an>

title: Discussion on the motion for consideration of the National Waterways Bill, 2015.

HON. DEPUTY SPEAKER: Now, the hon. Minister.

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS AND MINISTER OF SHIPPING (SHRI NITIN GADKARI): Sir, I beg to move:

> "That the Bill further to make provisions for existing national waterways and to provide for the declaration of certain inland waterways to be national waterways and also to provide for the regulation and development of the said waterways for the purpose of shipping and navigation and for matters connected therewith or incidental thereto, be taken into consideration."

यह हमारे देश के लिए बहुत महत्वपूर्ण बात होगी कि वॉटरवेज़ का हम लोग नेविएशन के लिए उपयोग करेंगे तो देश के उद्योग, व्यवसाय, बेरोज़गार, फिशरमैन और किसानों को बहुत बड़ा फायदा होगा। यह बिल मैंने आपकी अनुमति से प्रस्तुत किया है। मैं सभी सांसदों से यह निवेदन करूंगा कि सभी लोग इसका समर्थन करें।

HON. DEPUTY SPEAKER: Motion moved:

> "That the Bill further to make provisions for existing national waterways and to provide for the declaration of certain inland waterways to be national waterways and also to provide for the regulation and development of the said waterways for the purpose of shipping and navigation and for matters connected therewith or incidental thereto, be taken into consideration."

SHRIMATI R. VANAROJA (TIRUVANNAMALAI): Hon. Deputy Speaker, Sir, *Vanakkam*.

I express my sincere thanks and gratitude to my beloved leader Hon. Chief Minister of Tamil Nadu Puratchi Thalaivi Amma for allowing me to speak on The National Waterways Bill, 2015.

Hon. Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma has suggested the Union Government time and again for the implementation of interlinking of peninsular rivers and the nationalization of rivers to implement many developmental waterways projects to facilitate trade and transport in the country.

The National Waterways Bill, 2015, is to make provisions for existing national waterways and to provide for the declaration of certain inland waterways to be national waterways and also to provide for the regulation and development of the said waterways for the purposes of shipping and navigation.

The inland water transport is fuel efficient, cost effective and environment friendly mode of transport, especially for bulk goods, hazardous goods and over dimensional cargos. It also reduces time, cost of transportation of goods and cargos, as well as congestion and accidents on highways. Yet, when compared to road and rail sectors, required investment has not been made by the Government so far on the preservation and development of inland waterways mode of transportation in the country. The inland waterways mode of transportation has immense potential for domestic cargo transportation as well as for cruise, tourism and passenger traffic. Its systematic development will open up progressive economic and transport opportunities in the country.

It is heartening that the Central Government has evolved a policy
for integrated development of inland waterways throughout the country and has accordingly identified 101 new inland waterways in addition to five existing national waterways to be declared as national waterways for the purposes of shipping and navigation by a standalone legislation in terms of Entry 24 of the Union List of the Seventh Schedule to the Constitution. This includes the
National Waterways Nos. 19, 51, 66, 74, 78 and 93 connecting the various rivers within Tamil Nadu.

The extent of development, the prioritization of inland waterways
for development and related matters shall be finalized after carrying out necessary techno-economic feasibility studies through Inland Waterways Authority of India consequent upon enactment of the National Waterways Bill, 2015. Thereafter, these waterways will be developed by providing adequate infrastructure
for safe, convenient and sustained shipping operations. The systematic development for navigation of these inland waterways shall open up the progressive economic and cost effective, fuel efficient and eco-friendly transport potential in the country.

Diligent care and caution should be followed while implementing the projects after the enactment of the proposed legislation. This
Bill should no way impinge on the rights of the State Governments for usage of water, ownership of appurtenant land, minerals, metal, sand, etc. It should help in development of transportation and tourism in States.

The Hon. Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma has been urging the Union Government to implement the inter-linking of Peninsular rivers Mahanadhi - Godavari - Krishna - Pennar - Palar - Cauvery and then on to Gundar as the diversion of waters of the west-flowing rivers of Pamba and Achankoil to Vaippar in Tamil Nadu under the Peninsular Rivers Development component.

I thank the Government for having notified the special committee for Interlinking of Rivers, as requested by our Beloved Leader Puratchi Thalaivi Amma on 3.6.2014, the other genuine request that all inter-State rivers should be nationalized so that water resources of the country are

optimally utilized must be looked into seriously and implemented in a time bound manner.

The Hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma had sought the assistance of the Union Government for implementation of the Athikadavu-Avinashi Flood Canal Scheme at an estimated cost of Rs.1862 crore. This may be sanctioned on a priority basis.

Like-wise, the Pennaiyar (Sathanur Dam) - palar Link Scheme and Pennaiyar- Nedungal Anicut - Palar Link at an estimated cost of Rs. 500 crore may kindly be expedited.

The Proposal to divert the flood waters of Cauvery to drought-prone areas by linking the Rivers Cauvery-Vaigai-Gundar at a cost of Rs. 5166 crore which was kept pending and later returned by the previous Government may be approved expeditiously.

The River Cauvery is the lifeline of Tamil Nadu. With the notification of the Final order of the Cauvery Water Disputes Tribunal, the scheme for Modernization of the canal System in the Cauvery Basin at a cost of Rs.11,421 crore may be accorded approval. This request of our beloved leader Puratchi Thalaivi Amma on 3.6.2014 may be approved at the earliest.

There was a plan to develop 37 km. of the National Waterway-four (NW-4) between Sholinganallur to Kalpakkam in South Buckingham Canal in Tamil Nadu during the previous UPA regime and an office of the Inland Waterways Authority of India at the campus of Indian Maritime University in Chennai.

The main components of the project included dredging and excavation to develop navigational channel, construction of three terminals and navigational locks, replacement of one existing bridge at Kelambakkam and installation of navigational aids.

This inland waterways project will ease out the transportation problems in Chennai suburbs to a great extent besides promoting tourist movement to important tourist spots between Mahabalipuram and Puducherry.

The development of South Buckingham Canal can also improve the drainage system during flood season in Chennai city. The statement said the canal will be developed to make it suitable for safe navigation of cargo vessels up to 300 tonne capacity for transportation of general cargo like food grain, fertilizers, building materials, etc.

The canal shall also be suitable for movement of the passenger and tourist vessels of higher capacity from Chennai to Mahabalipuram and in future up to Puducherry and vice-versa. The terminals at Shollinganallur, Mutukkad and Mahabalipuram have been planned for construction and will be operated with necessary facilities for cargo, passenger and tourist vessels.

With the passing of the National Waterways Bill, the much awaited revival of the more than two-century old channel, falling under the Kakinada-Puducherry national waterway project funded by the Centre, should gain momentum.

In the first phase, a 50-kilometre stretch from Muttukadu creek to Edaiyur creek near Kalpakkam, part of the South Buckingham Canal, would be dredged and cleaned, according to guidelines issued by the Inland Waterways Authority of India.

The Buckingham Canal, opened in 1806 as the Cochrane canal, was more than 400 kilometres long. It was one of the longest canals in India at that time. It was a major channel for trade and industry between Tamil Nadu and Andhra Pradesh. The northern part of the Canal within Madras was built at the turn of the 19th century by Basil Cochrane.

To promote inland water transport, the national waterway project envisages the linking of canals in Tamil Nadu, Andhra Pradesh and Puducherry, altogether 767 kilometres long. An office of the Inland Waterways Authority of India was created at the campus of Indian Maritime University in Chennai and the required infrastructure such as terminals and modification of existing bridges and culverts would be carried out by IWAI. The North Buckingham Canal, from Ennore creek to Arangam Village on the Andhra Pradesh border, a distance of 58 kilometres, will also be made navigable as also the South Buckingham Canal from Sholinganallur to Marakkanam, a distance of 105 kilometres.

For loading and unloading of goods, terminals will be established at Pulicat lake, Basin Bridge, Palavakkam, Alamparai, Kazhanchi and Cuddalore. To maintain navigability, the river portions would be dredged and provided with suitable structures, while backwater portions would be dredged based on requirement. River mouths would be opened if necessary.

The Buckingham Canal, opened in 1806, was once one of the longest canals in India. The Buckingham Canal was a major channel for trade and industry between Tamil Nadu and Andhra Pradesh. The waterway was said to be about 8 to 10 metres wide, offered a cheap mode of transport and hundreds of boats used ply on the stretch between Mamallapuram and Mylapore at the beginning of the 20th century.

I urge upon the Government to support the implementation of the interlinking of peninsular rivers and interlinking of all the rivers within the State as requested by our hon. Chief Minister Dr. Puratchi Thalaivi Amma. I also urge upon the Government to support the Buckingham Canal, which was once a lifeline of the people a century ago, to regain its past Glory.

Thank you, Sir.

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका अत्यन्त आभारी हूं कि माननीय मंत्री जी के द्वारा नेशनल वाटरवेज़ बिल, 2015, जो सम्मानित सदन के समक्ष रखा गया है, उसके समर्थन में, उसको पारित करने के लिए आपने मुझे अनुमति दी।

सौभाग्य से मैं इस कंसल्टेटिव कमेटी में भी हूं। जब भी माननीय मंत्री जी के साथ कंसल्टेटिव कमेटी की बैठक हुई तो आजादी के बाद से अभी तक पूरे देश में जो हमारे पास नेशनल वाटरवेज़ हैं, अभी तक पांच नेशनल वाटरवेज़ की घोषणा हुई है, जिसमें जो एग्जिस्ट कर रहा है, वह इलाहाबाद से हल्दिया, जो गंगा-भागीरथी-हुबली पर 1620 किलोमीटर का है। देश की आजादी 1947 में मिली और 2015 में अभी तक इस देश के पास इनलैंड वाटरवेज़ हमारे पास केवल पांच थे, जिससे कि हम देश की बढ़ती हुई रेल पर जो गुड्स का, पैसेंजर्स का लोड है या जो हाईवेज़ हैं, एक्सप्रैसवेज़ हैं, उन पर जिस तरीके से ट्रांसपोर्टेशन और गाड़ियों का आवागमन बढ़ रहा है, अगर इस देश में वैकल्पिक कोई ट्रांसपोर्ट हम नहीं देते तो शायद आने वाले दिनों में हिन्दुस्तान में निश्चित तौर से जो इतनी बड़ी समस्या आज कहीं भी देश में जाम की है और जिस तरीके से पहुंचने की है, वह कठिनाई होती।

उस कंसल्टेटिव कमेटी में जब यह विचार आया तो माननीय मंत्री जी ने कहा कि मैं देश की 101 नदियों को भी मैं वाटरवेज़ बनाने जा रहा हूं तो निश्चित तौर से ऐसा लगा कि अगर 1947 से, आजादी के बाद तक अभी तक केवल पांच नेशनल वाटरवेज़ बने हैं तो 101 या 100 नदियां और भी हैं, उनको भारत सरकार रैगुलेट करेगी। हमारा मंत्रालय उनको डैवलप करेगा, जिनसे काफी कारगो लेकर जाया जा सके। चाहे चाइना की तुलना हो, यू.एस.ए. की तुलना हो, यकीन करिये, मुझे लगता था कि यह कभी पूरा नहीं होगा। लेकिन जब कुछ दिन पहले नेशनल हाईवेज़ के कुछ शिलान्यास और उद्घाटन में मैं माननीय मंत्री जी के साथ था तो उस शिलान्यास, उद्घाटन में चाहे गोरखपुर रहा हो, सिद्धार्थनगर रहा हो, बस्ती रहा हो, उस समय जब कोई घोषणाएं करते थे तो माननीय मंत्री जी कहते थे कि पैंस के लोग कलम निकाल कर नोट कर लीजिए कि जो मैं घोषणा करता हूं, 5000 करोड़ की, 10,000 करोड़ की, 1000 करोड़ की, उस घोषणा की डी.पी.आर. 6 महीने के अन्दर बनकर पूरी होगी और उस पर काम शुरू होगा। कभी आपको मौका नहीं मिलेगा कि अगर हमारी सरकार और हमारे मंत्रालय से किसी नेशनल हाईवे की घोषणा कर दी तो वह पिछले दिनों की तरह से केवल घोषणा नहीं रहेगी। आज उसी की देन है कि जब 26 मई, 2014 को केन्द्र में भाजपा-एन.डी.ए. की सरकार मोदी जी के नेतृत्व में बनी, तब पूरे भारत में नेशनल हाईवेज़ का प्रतिदिन जो निर्माण का औसत था, वह दो किलोमीटर था और आज अभी मात्र डेढ़ साल हुआ है, मैं अपनी सरकार को बधाई दूंगा, मोदी जी को बधाई दूंगा, गडकरी जी को बधाई दूंगा कि मात्र 18 महीने में दो किलोमीटर से आज प्रतिदिन 18 से 20 किलोमीटर नेशनल हाईवेज़ का निर्माण हो रहा है तो नःसंदेह मैं समझता हूं कि यह सब को दिख रहा है।

मैं कल मुम्बई में था, परसों मैं बैंगलूरू में था, हमारे साथ अर्जुन सिंह मेघवाल जी भी थे, बैंगलूरू में ऑल इंडिया प्राइवेट टीचर्स कांफ्रेंस थी, आप यकीन करिये कि जब प्रधानमंत्री अटल जी थे, तब प्रधानमंत्री जी द्वारा स्वर्णिम चतुर्भुज योजना की शुरूआत हुई, उसका परिणाम आज भी दिख रहा है और लोग अब भी याद करते हैं कि अगर देश में सड़कों का विकास शुरू हुआ तो तत्कालीन प्रधानमंत्री अटल जी के जमाने में हुआ था। आज फिर इस देश में जिस तरीके से नेशनल हाईवेज़ का काम शुरू हुआ है...(व्यवधान) कल मेरी हरवंस जी से बात हुई तो हरवंस जी ने कहा कि मुझे तो 1900 करोड़ मिल गया, 450 प्रतापगढ़ का बाइपास, प्रतापगढ़ से रायबरेली, प्रतापगढ़ से वाराणसी तो लोगों ने कहा कि आपने इनको 1900 करोड़ दे दिया तो कहा कि मैं इनको 19000 करोड़ दे सकता हूं, ये प्रस्ताव तो दें। नःसंदेह मैं समझता हूं कि आज जिस तरीके से काम हो रहा है, मैं कहना चाहता हूं कि अभी तक हम नेशनल वाटरवेज़ में यू.एस.ए. के मुकाबले में, चाइना के मुकाबले में बहुत पीछे हैं। आज कोई भी जब नई रेलगाड़ी की हम मांग करते हैं तो माननीय रेल मंत्री जी यही कहते हैं कि हमारी जो रेल की कैपेसिटी है, उसमें 100 परसेंट से ज्यादा यूटीलाइजेशन है। आज कोलकाता से, कानपुर से, गोरखपुर से गाड़ियां बढ़ाई नहीं जा सकतीं। वह इसलिए कि उस लाइन पर ट्रेनें नहीं बढ़ सकती हैं। ग्यारह हजार ट्रेनें तीन करोड़ लोगों को लेकर चलती हैं, तो नःसंदेह आज हमें उनका विकल्प बनाना होगा।

यू.एस.ए. में 10,000 किलोमीटर वाटरवेज है और वहां 60 मिलियन टन कार्गो हर साल केवल जल मार्ग से जाता है। इसी तरीके से चीन में 11,000 किलोमीटर वाटरवेज है और वहां 120 ट्रिलियन टन कार्गो जल मार्ग से जाता है, जो भारत से 2500 गुना ज्यादा है। अगर चीन इतना आगे जा सकता है, वह अपने जल मार्ग को पूरे देश में पैसेंजर के लिए और कार्गो के लिए एक विकल्प बना सकता है तो हम क्यों नहीं? इससे न तो कोई प्रदूषण होगा, न ही रोड्स के जैसे उसके मेंटनेंस के लिए किसी पर कोई दबाव होगा। इसलिए अगर हम केवल वाटरवेज बना देते हैं तो जिस तरीके से रेल और सड़के के लिए जो खर्च होता है, वह नहीं होगा।

हमारे देश में आज 14,500 किलोमीटर इनलैंड वाटरवेज का पोटेंशिएल है। अगर हम इसे पूरा कर लेते हैं तो 44 मिलियन टन कार्गो हम इसके माध्यम से भेज सकते हैं। आज जब यह बिल प्रस्तुत हुआ, तो मुझे लगा कि वाकई गडकरी जी की कथनी और करनी में कोई अन्तर नहीं है। वे जो कहते हैं, उसे करके दिखाते हैं। आज यह दिन सम्मानित सदन के लिए एक ऐतिहासिक दिन है। भारत जैसे विशाल देश में, कन्याकुमारी से कश्मीर तक, अभी तक केवल पांच इनलैंड वाटरवेज थे। आज की तारीख में, जब यह बिल सर्व सम्मति से पारित हो जाएगा, तो निश्चित तौर पर हमारे पास 106 नेशनल वाटरवेज हो जाएंगे। मैं समझता हूं कि जब यह बिल पारित हो जाएगा, तो आगे आने वाले दिनों में हम भी चीन और यू.एस.ए. के मुकाबले खड़े हो सकते हैं।

जहां तक नेशनल हाई-वेज की बात है, तो यू.एस.ए. में आज 77,017 किलोमीटर हाई-वेज हैं। चीन में 1,11,950 किलोमीटर है और हमारे यहां अभी तक 96,260 किलोमीटर ही है। जिस समय माननीय मंत्री जी ने इस जिम्मेदारी को संभाला था, उस समय हम लोगों ने मीटिंग में एक बात भी उठाई थी कि राष्ट्रीय जलमार्ग-1 हल्दिया-वाराणसी फंक्शनल नहीं है। उसके रिवरबेड में पोत चल नहीं सकते हैं। गंगा-भागीरथी-हुगली नदी प्रणाली में हल्दिया-इलाहाबाद तक वाटरवेज को वर्ष 1986 में सरकार ने राष्ट्रीय जलमार्ग-1 के रूप में घोषित किया था। तब से इसका नौवहन, नौचालन के प्रयोजन के लिए रख-रखाव हो रहा था। लेकिन, इसके ऊपरी भाग में पानी कम होने के कारण इस जलमार्ग का हम कॉमर्शियल रूप से प्रयोग नहीं कर पा रहे थे। हम जो नेशनल वाटरवेज बनाएंगे, अगर हम उनका वाणिज्यिक उपयोग नहीं करेंगे, उसे अगर हम रेल और रोड परिवहन के विकल्प के रूप में नहीं रखेंगे, तो यह स्वाभाविक है कि उसका हमें लाभ नहीं मिलेगा। इससे हमें बचत भी होगी और आमदनी भी होगी। आगे आने वाले दिनों में हम उसके माध्यम से पैसेंजर्स को भी ले जा सकते हैं। इस जलमार्ग में पहले केवल तीन मीटर तक पानी था। हमारी सरकार बनने के बाद उस परियोजना को हमने स्वीकृत किया।

अभी तक हमारे जो पांच राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित हुए थे, तो उसमें वर्ष 1986 में गंगा-भागीरथी नदी प्रणाली में राष्ट्रीय जलमार्ग-1 बना। वर्ष 1988 में राष्ट्रीय जलमार्ग-2 ब्रह्मपुत्र नदी पर धुबरी-सदिया था। यह 891 किलोमीटर का था। वर्ष 1993 में राष्ट्रीय जलमार्ग-3 घोषित हुआ, जो उद्योगमंडल से चम्पाकारा कैनाल के साथ पश्चिमी तट कैनाल पर कोट्टापुरम-कोल्लम तक था। यह 205 किलोमीटर का था। वर्ष 2005 में फिर राष्ट्रीय जलमार्ग-4 घोषित हुआ। यह गोदावरी तथा कृष्णा नदी के साथ काकीनाडा-पुडुचेरी कैनाल का था। यह 1078 किलोमीटर का था। फिर वर्ष 2008 में राष्ट्रीय जलमार्ग-5 घोषित हुआ। यह ब्राह्मणी नदी तथा महानदी डेल्टा नदियों के साथ एकीकृत पूर्वी तट कैनाल पर 588 किलोमीटर का था।

आप देखिए कि वर्ष 1986 से 2008 तक हम केवल पाँच राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित कर पाए। इन पाँचों की हमने केवल अभी घोषणा की है। आज इन पाँचों राष्ट्रीय जलमार्गों का हम कामर्शियल रूप से प्रयोग नहीं कर पा रहे हैं। इसमें एक इलाहाबाद-हल्दिया है और दूसरा ब्रह्मपुत्र नदी वाला और तीसरा उद्योग मंडल चम्पाकारा वाला है। इसको हमने काफी डेवलप किया है। यह स्वाभाविक है कि 2008 से 2015 तक पिछले सात वर्षों में किसी एक नदी की भी हमने राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में घोषणा नहीं की है। यह स्वाभाविक है कि यह एक दृष्टि की बात है। सरकार के विजन की बात है। आज रोज चिन्ता होती है, पॉल्यूशन की बात, प्रदूषण की बात, सड़कों पर बढ़ते हुए ट्रैफिक की बात कि अगर आप यहाँ से कहीं भी जाएं तो जिस तरीके का ट्रैफिक है, उस ट्रैफिक पर शायद आपका कारगो का सामान परेशानी हो, जिस तरीके से वेजिटेबल्स हैं, पैरिशिएबल आइटम्स हैं, जो खराब हो सकते हैं, लेकिन जिस दिन हम उनको जल मार्ग से ले जाना शुरू करेंगे तो मुझे लगता है कि फिर कहीं कोई रूकावट नहीं आएगी। उसमें केवल कारगो का ही काम नहीं कर सकते हैं, बल्कि यात्रियों के आवागमन के लिए उनका उपयोग किया जा सकता है। इस तरीके से ये पांच तो होंगे ही, आज जब माननीय मंत्री जी अपने उत्तर भाषण में कहेंगे कि स्वाभाविक रूप से बतायेंगे कि आज 101 जोड़ने के बाद 106 नदियां जब राष्ट्रीय जलमार्ग के रूप में घोषित हो जाएंगी तो फिर हमारे देश में जो पोटेंशियल क्षमता है, वह कितने हजार किलोमीटर की होगी और उसको किस तरीके से करेंगे, क्योंकि यह एक चिंता का विषय है। स्वाभाविक है कि 106 नदियां राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित हो जाएंगी, लेकिन इनको रेग्युलेट करने के लिए, डेवलप करने के लिए, पोत बनाने के लिए, जगह-जगह पर डॉकयार्ड बनाने के लिए काम करना होगा और उससे विकास भी होगा। केवल यह नहीं है कि अगर इलाहाबाद से हल्दिया या 106 नदियां होंगी, तो पहले जैसे जलमार्ग से कार्गो जाता था, आजादी के पहले केवल नांव से या इस तरह से बड़े-बड़े पोत से ही हमारे सिद्धार्थ नगर से, सरयू और यहीं से कोलकाता तक जाते थे, काला नमक, चावल जाता था और सब सारी बातें सौरतगढ़ से होती थीं। लेकिन धीरे-धीरे जो जलमार्ग थे, उनका ट्रांसपोर्ट सड़क पर आ गया, रेलवे पर आ गया, उससे कठिनाई होने लगी। इसके बावजूद जो कदम उठाए जाने चाहिए थे, नहीं उठाए गए।

पांच राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित हो गए, लेकिन जो चौथा और पांचवां जलमार्ग था, हम उनको शुरू भी नहीं कर पाए कि कब हम उनको शुरू करेंगे, उसके विकास कार्यों की कब शुरूआत होगी, काफी विलम्ब हुआ। मुझे निश्चित तौर से विश्वास है कि जो पांच राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित हुए थे, वे समयबद्ध पूरे होंगे। आज 101 जलमार्ग जो इस बिल के माध्यम माननीय मंत्री जी घोषित कर रहे हैं, उसकी आगे क्या कार्य योजना होगी, समयबद्ध ढंग से उसको पूरा करेंगे जिससे उन जलमार्गों का वाणिज्यिक उपयोग कारगो के लिए किया जा सके और पैसेंजर्स के लिए भी उपयोग किया जा सके। मुझे लगता है कि इस संबंध में उन्होंने अपने पुराने अनुभवों के आधार पर काफी हद तक सफलता पाई है। अगर पीपीपी मॉडल में भी लोगों को आमंत्रित किया जाए तो बहुत से लोग ग्लोबल टेंडर इंटरनेशनल टेंडर में आ सकते हैं, वे लोग इसे डेवलप कर सकते हैं। मैं समझता हूं कि जहां भी यार्ड बनेगा, उसके पास नदियों के किनारे नए शहरों का निर्माण होगा। आज बड़े-बड़े शहरों पर दबाव है, शहरों में मलिन बस्तियां बढ़ती जा रही हैं, शहरों में सीवर की प्राब्लम बढ़ती जा रही है। इस तरीके नए टाउनशिप डेवलप होंगे।

महोदय, यह बहुत महत्वपूर्ण है। इसी तरह से जो तलचर से पारादीप है और धामला है, यह 332 किलोमीटर है, इसके भी जो वाणिज्यिक उपयोग हैं, उसके संबंध में भी एक समझौता हस्ताक्षर हुआ है।

ड्रेजिंग का कार्य भी शुरू हो गया पदानीपाल और ऐरेडा के बीच में, इसके लिए निविदा हो गई, केवल निर्णय नहीं बल्कि उन निर्णयों को क्रियान्वित करने के लिए और किस तरीके से नदियों की गहराई को बढ़ाया जाए, क्योंकि जिस तरीके से नदियों में सिल्ट लगातार जमा होती है, पहाड़ों से नेपाल के किनारे जो भी फुटहिल्स पर नदियाँ हैं, चाहे वह करनाली हो, जलकुंडी हो, कोसी हो, राप्ती हो, बूढ़ी राप्ती हो, बाणगंगा हो, इन सारी नदियों में आज रिवर बेड ऊपर आता जा रहा है। ...(व्यवधान) कृष्णा जी ठीक कह रही है, रामगंगा भी है। कृÂष्णा जी ठीक कह रही हैं। निश्चित तौर से उनकी ड्रेजिंग होगी। मुझे लगता है कि जो 101 जलमार्ग घोषित हो रहे हैं, उनसे आने वाले दिनों में हमारे देश की सभी नदियां, माननीय मंत्री उनका उल्लेख करेंगे, मैं केवल एक बात कहना चाहूंगा कि वह 101 जलमार्गों को आज रÂाष्ट्रीय जलामार्ग घोÂिात कर रहे हैं, उनमें बहुत जलमार्ग अंतर्राज्यीय होंगे। इस फेडरल स्ट्रक्चर में आपका मंत्रालय जो कदम उठायेगा, राज्यों के साथ कैसे कोऑर्डिनेशन होगा, राज्यों के साथ कोई एमओयू होगा और किस तरह से उनका डेवलपमेंट होगा? मैं समझता हूं कि शायद आज एक ऐसा बिल आ रहा है, जो रÂाष्ट्रीय राजमार्ग और रÂाष्ट्रीय रेल मार्ग की तरह 101 राष्Âट्रीय जल मार्ग, इस देश के इतिहास में एक नया अध्याय जोड़ेंगे, मैं उसका समर्थन करता हूं। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं।

DR. RATNA DE (NAG) (HOOGHLY): I would like to express my thanks for giving me an opportunity to speak on this very important Bill, the National Waterways Bill, 2015.

The Bill proposes to merge five existing acts which have been declared as five National Waterways and proposes 101 additional National Waterways. It is heartening to note that the Bill also specifies the extent of development to be undertaken on each waterway.

The Bill aims at repealing the five Acts that had declared the existing five National Waterways. The National Waterway five is one of the six National Waterways which covers a part of West Bengal. This waterway also includes 91 kilometres stretch in West Bengal.

The Standing Committee on transport, Tourism and Culture in its report observed that overall organizational set up and offices of the Inland Waterways Authority of India are not sufficient enough to undertake the tasks related to 101 additional National Waterways. There is a need to study the overall organizational set up and offices if we really aim to benefit with the passage of the Bill.

Another recommendation which our Party Trinamool Congress endorses is that a State level Water Management Committee with representatives from the State should be declared to oversee the development of National Waterways and resolve the issues at the State level. Without any iota of doubt, the recommendation, if implemented would go a long way in giving the States concerned a say in the process of waterways development. In the process of development of the waterways, the States know about its waterways. There is a need to go with caution as the subject 'water', including irrigation and canals are on the State list. Accordingly, a procedure should be taken in the Bill to ensure that the State can continue to control on water. This is most vital. Otherwise, there would be tension between the Centre and the States.

I would request the hon. Minister to clear the views of the Ministry about this specific aspect which infringes the power of the States. With the passage of the Bill, I think we can witness the development of waterways and priority is given to the Inland Waterways. Which would go a long way to flourish the country in the years and decades ahead.

This specific object of giving life and fillip to the inland waterways would definitely be a path-breaking event in the life of the waterways and give young generation an eco-friendly environment apart from other range of benefits.

Sir, 12 rivers in West Bengal have been identified for national waterways. I would mention a few, Allahabad-Haldia Stretch of the Ganga Bhagirathi-Hooghly river, Ajoy river, Damodar river, Jalangi river, Subarnrekha river and Sunderbans Waterways.

I would like to ask the hon. Minister whether the Ministry has consulted the State where these 12 rivers are located. There are many important places on both sides of the river, Bhagirathi in West Bengal. They are Nabadwip, the birthplace of Chaitanya Deb, and the main centre of ISKON at Mayapur. Both these places are in the district of Nadia in West Bengal. Are there any plans with the Ministry to develop these two places as they have lot of religious importance and significance? Thousands of tourists, both within our country and abroad, visit these places. That is the reason why I would like to request the hon. Minister to consider connecting Kolkata with these two places through the waterways.

I would like to state here that regular dredging of Ajoy river, Churni river, Itchamati river which is connecting both India and Bangladesh on both sides, Aytri river which finds a place in Mahabharata and Punarva river is required. Due to silt and lack of proper regular dredging, floods visit almost every year affecting millions of people along the rivers resulting in loss of life and property worth crores of rupees.

I would like to request the hon. Minister to look into the issues raised by me and implement them as quickly as possible. Here I would like to mention that our Chief Minister of West Bengal Mamata Banerjee has recently revamped the ferry services along the river Hooghly. This has been appreciated by everyone.

With these words, I conclude. Again, I would like to thank you.

DR. KULMANI SAMAL (JAGATSINGHPUR): Hon. Deputy Speaker, Sir, thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussion on this important subject, National Waterways Bill, 2015.

Sir, this Bill is an important Bill because inland water transport is considered as the most economically effective mode of transportation from the

viewpoint of fuel efficiency and scientifically easier way to carry more amounts of goods. Currently, we have only five inland waterways namely, Ganga-Bhagirathi-Hooghly river system, River Brahmaputra, West Coast Canal in Kerala, Kakinada-Puducherry Stretch of Canals along with Godavari and Krishna rivers and East Coast Canal integrated with Brahmani and Mahanadi.

If this Bill is passed, then 106 more inland waterways will be included as per proposal, making the total to 111 National Waterways. As per the provisions in the Bill, these waterways would be developed as stretches for shipping and navigation, which may fetch expenditure of Rs.5 lakh crore. The Minister of Road Transport and Highways and Minister of Shipping, Shri Gadkari Ji once opined that these inland waterways would be like the airports and will have shops and cafeterias. Absolutely, if it is made as proposed, a lot of benefits in view of controlling pollution, development of tourism, economic growth, etc., could be achieved. So, it is a dream project and the hon. Minister has stated that there is no financial problem to get the dream fulfilled. Hence, there is the priority on the part of the Government to build waterways. It sounds well but we have lot of factors which may create problems unless we address those in an appropriate manner and in a scientific and technical way.

First of all, I would like to focus upon the point that we are going to make 106 more inland national waterways and most of them are rainfed rivers, which may not carry enough water during the time of summer. The question is: Can we dredge those rivers in a routine manner and can we afford to substantiate it? If so, have we estimated the year-wise expenditure for the purpose before planning in this regard? Second, the silting problem is another impediment which will always squeeze the flow of water. So, we should have a techno-economic feasibility study before going through such a dream project.

Then, there are different parameters of environmental rules and regulations of the country. Like, we have the Environment (Protection) Act; we have the Wildlife Protection Act; we have the Indian Forest Act; we also have Coastal Regulation Zone policy, etc. We have to get clearance from all these regulating agencies in order to meet the dreams of the project. Would it be easy to take all these regulating agencies into cognizance? The Minister concerned has to focus upon that. Further, we have so many barrages and bridges over almost all the rivers of the country. How can they be managed to facilitate the big vessels to move in the rivers? What is the solution to this problem?

The most important thing I would like to put here is that the proposed inland waterways will be coming under the jurisdiction of Central Government. But, the water itself is a State subject. So, I want to know whether the State can use water for irrigation, drinking, power generation, etc. without facing any difficulties and without having prior permission of the Central Government. I would like to draw the attention of hon. Minister towards the provision in this regard by which the States concerned will not face any difficulties in long run.

I would also like to state further that there is a plan on the part of the Government to interlink rivers all over the country. I feel that if we implement the river linking plan, it will definitely affect the waterway project because we may not maintain the balance in view of flow of waters in all the rivers thereby affecting the water level. So, we have to focus upon the practical problem posed as a threat in front of us, if we are actually serious for both the projects.

Lastly, I would like to draw the attention of hon. Minister for the development of National Waterway No.5 appropriately in the States of West Bengal and Odisha, which spreads over Talcher-Dhamra Stretch of Brahmani- Kharsua-Dhamra river system and Goenkhali-Charbatia Stretch of East Coast Canal, Charbatia-Dharma Stretch of Matai and Mahanadi rivers between Mangalgadi and Paradip. This national waterway would be very beneficial as a mode of transportation from coal mines and other industrial set ups in Odisha to Paradip in my constituency and other nearby ports like Dhamra and Haldia.

Sir, our hon. Chief Minister of Odisha, Shri Naveen Patnaik is very much interested to have a better transportation system in Mahanadi, Brahmani, Baitarni and other rivers which are flowing through Odisha. Recently, he has given his message to all the MPs of Odisha to focus on it in this august House. However, it is a welcome set up. I on behalf of my party Biju Janta Dal wholeheartedly support the Bill. Thank you.

श्री विनायक भाऊराव राऊत (रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक, 2015 पर बोलने के लिए खड़ा हूं। मैं माननीय मंत्री गडकरी साहब का अभिनंदन करता हूं कि उन्होंने आज के दिन 1 बजे एक इलेक्ट्रिकल बस माननीय प्रधानमंत्री महोदय जी की उपस्थिति में हम सभी को देने का काम किया है। मैं भगवान से प्रार्थना करता हूं कि वह उस क्षेत्र में भी गडकरी साहब को सफलता दें, ताकि सारे हिन्दुस्तान वासियों को एक अच्छी सुविधा प्राप्त हो सके।

उपाध्यक्ष महोदय, राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक, 2015 एक ऐतिहासिक विधेयक है। वैसे तो जल मार्ग, नदी मार्ग से यातायात करना हमारे पूर्वजों की देन है। बीच में अंग्रेजों ने उसे संभाला, लेकिन दुर्भाग्य से हम सिर्फ पांच राष्ट्रीय जलमार्ग को छोड़ दें तो 60-65 सालों में इस भगवान की देन पर राज्यकर्ताओं का ध्यान नहीं गया। आज मुझे गर्व है कि 67 सालों बाद माननीय पंत प्रधान नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में काम करने वाले माननीय गडकरी साहब ने भगवान की इस देन पर ध्यान दिया और पांच की जगह 101 राष्ट्रीय जलमार्ग शुरू करने का ऐतिहासिक विधेयक इस सभागार में लाने का उन्होंने जबरदस्त प्रयास किया। इसके लिए मैं भगवान से फिर प्रार्थना करूंगा। उन्हें डेफीनेटली उसमें सफलता प्राप्त मिलेगी।

उपाध्यक्ष महोदय, सौभाग्य से भारत को कम से कम साढ़े पांच हजार किलोमीटर से ज्यादा समुद्री सीमा प्राप्त है। आज भी हिन्दुस्तान में सैंकड़ों, हजारों नदियां बारहमासों बहती हैं। ऐसे वक्त में आसानी से जो मार्ग प्राप्त हुआ है, उस पर ध्यान न देकर हमारे पूर्व शासन ने एक तरह से अन्याय किया है। आज महंगाई बढ़ती जा रही है, जिस कारण आम आदमी का जीना मुश्किल हो गया है। महंगाई बढ़ने का एक कारण यह है कि वस्तुओं का एक स्थान से दूसरे स्थान ले जाना। इस पर भारी खर्चा होता है। जब यातायात पर भारी खर्चा होता है, तो आटोमेटिकली दाल, धान, शक्कर समेत सभी वस्तुओं की दरें ऊंची हो जाती है, जिसका परिणाम सामान्य आदमी के रूटीन प्रोसीजर पर होता है। आम जनता को सही दाम में वस्तु प्राप्त हो, उसके लिए शासन कर्ता को यातायात खर्च पर ध्यान देना चाहिए था, लेकिन वह ध्यान देने का काम माननीय गडकरी साहब ने किया है।

आज देश पर ग्लोबल वार्मिंग का बहुत बुरा असर हो रहा है। मैं कल रत्नागिरि, महाराष्ट्र के कोंकण एरिया में था। इस महीने वहां 15 से 16 डिग्री तक टेम्परेचर होना चाहिए, लेकिन दुर्भाग्य से 32 डिग्री टेम्परेचर है। जो बारिश जुलाई में होनी चाहिए, वह जनवरी में होती है और जनवरी में जो सर्दी होनी चाहिए, वह जून-जुलाई होती है। ग्लोबल वार्मिंग के कारण ऋतु चक्र बदल गया है, जिसका विपरीत परिणाम सामान्य जनता के जीवन पर पड़ रहा है। इसलिए दुनिया, पृथ्वी को बचाना है और आम आदमी का स्वास्थ्य अच्छा रखना है, इन सबको ध्यान में रखकर अगर शासन प्रयत्न करे, तो उसका नतीजा कैसे निकलेगा, यह आज के विधेयक के माध्यम से आपको दिखाई पड़ेगा। इसके लिए हमें ऋतु चक्र को ध्यान में रखते हुए बढ़ते हुए यातायात को रोकने की जरूरत है।

उपाध्यक्ष महोदय, आज हमारे सद्धान्य और माननीय गडकरी की मेहरबानी से राष्ट्रीय महामार्ग के फोर लेन का काम चालू हुआ है। लेकिन उस महामार्ग पर कंटेनर, बड़े-बड़े ट्रक या अन्य वहीकल्स चलने से आये दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं, जिसमें लोगों की जान तक चली जाती है। हमारा कहना है कि अरब महासागर से यातायात की आवाजाही हो जाये, तो उस रास्ते पर होने वाले एक्सीडेंट्स

भी कम हो सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, राष्ट्रीय जलमार्ग की आवश्यकता क्या है, यह मुझे बताने की जरूरत नहीं है, क्योंकि माननीय मंत्री महोदय ने अनेक बार इस सभागार में उसे स्पष्ट किया है। मैं नदी के किनारे रहने वाला हूं, समुद्र हमारे नजदीक है। मैं सागर में कई बार यात्रा कर चुका हूं। यहां जलमार्ग की नितांत आवश्यकता है।

मैं इस विधेयक का समर्थन करते हुए माननीय मंत्री जी से विनती करना चाहता हूं। आप 101 नए जलमार्गों की शुरुआत करने जा रहे हैं, वैसे तो इसमें 106 दिए हैं, इनमें बहुत से मार्ग नदी के चुने हैं। कोंकण में रायगढ़, थाना, मुम्बई, रत्नागिरी और सिंधुदुर्ग में नदी और समुद्र के बीच खाड़ी होती है जिसमें आधे हिस्से में साल्ट वाटर होता है और आधे हिस्से में मीठा पानी होता है। जैसे दाभोल खाड़ी, तारकरली खाड़ी, मापरल खाड़ी, तेरेकोल खाड़ी में अंग्रेजों के जमाने में जल यातायात होता था। मेरा निवेदन है कि जब आप जलमार्ग का निर्माण कर रहे हैं तो कोंकण के जलमार्ग में यातायात बढ़ाने के लिए खाड़ी को भी शामिल किया जाए। बुटीबुरी से रत्नागिरी तक छः लेन मार्ग बनने वाला हैं, जयगढ़ और विजयदुर्ग को कनैक्ट करने वाले हैं। मुम्बई गोवा मार्ग को फोर लेन करने जा रहे हैं। मेरा निवेदन है कि इस मार्ग में जो खाड़ियां आती हैं, उसे भी राष्ट्रीय जलमार्ग बनाने में शामिल करें।

मैं आपका अभिनंदन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR): Thank you, Sir, for giving me this opportunity to speak on the National Waterways Bill, 2015. Let me start out by congratulating the Minister, Shri Nitin Gadkari, for bringing forward this very important and historic piece of legislation.

Inland waterways, as he rightfully pointed out, are the most inexpensive mode of transport for both people and cargo. Not only do they reduce cost, but they also reduce pollution, reduce accidents and reduce traffic congestion. Therefore, I think that it is high time that we take up the development of waterways in our country.

All over the world, rivers have been used for transportation of goods and people for centuries. You can see the examples of the Mississippi or the Colorado rivers in US; the Danube or Elbe rivers in Europe or the Yangtze river in China. When you go back in history, it is difficult to understand why this type of development has not taken place in India till now. There seems to be some signs of it during the British period. For instance, the Buckingham Canal, which connects Puducherry and Kakinada along the Eastern coast -- crossing most of Andhra Pradesh in the process -- was originally developed by the British. But, for some reason after Independence, waterways were not given their due importance. I am very happy to see that we are finally waking up to this opportunity to reduce cost and reduce use of so many other valuable resources of the country.

As far as our State Government is concerned, Shri Nara Chandrababu Naidu garu is fully committed to developing the inland waterways and for the Puducherry-Kakinada Buckingham Canal, we will take up whatever is required -- in our case, we would certainly prefer the land pooling process -- for this. The Buckingham Canal can carry boats that carry cargos up to 1,000 tonnes. So, it would definitely be a very big boost not only for the State, but for the nation as well.

Andhra Pradesh is looking at developing the State into a multi-mode logistics hub, which will align road, rail, airport and seaports along with the inland waterways. It would not be in isolation, but as a combined network to ensure safe and fast transportation of goods and people.

Amaravati, our new Capital, is being built on the river Krishna and the Buckingham Canal passes through the river Krishna near the Prakasam Barrage. Therefore, it would be connecting Amaravati as well to the Buckingham Canal. The city is being planned as both a green and blue city both in terms of vegetation as well as lot of inland waterways that will be flowing through out the city. Many canals are going to be coming up, and we are even planning water taxis. So, Amaravati, in the near future, is going to be like Amsterdam or Venice, and definitely the Buckingham Canal -- being connected to all other waterways -- will be able to connect every part of the country. This will go a long way to help the country achieve its goal of being an economic superpower. Thank you, Sir.

-

SHRI BHEEMRAO B. PATIL (ZAHEERABAD): Sir, I would like to whole-heartedly congratulate and commend the hon. Minister of Shipping, Shri Nitin Gadkari Ji, for taking up this brilliant project which can take our country to greater heights, and it is a revolutionary step.

The Bill has provided for the declaration of various inland waterways as national waterways and has given control of their regulation and development to the Union for the purposes of shipping and navigation to the extent provided in the Inland Waterways Authority of India Act, 1985.

The Government figures suggest that if road transport costs Rs. 1.50, then inland waterways transport would cost 50 *paise* in comparison. This is half of the cost that Railways charge under the same situation. At present, inland waterways handle just 0.5 per cent of the total traffic in the country, when compared with China where waterways contribution is 20 per cent. In China, transportation of goods through waterways constitutes about 44 per cent. Legalities apart, it may be mentioned here that world over, inland waterways are considered to be an economical mode of transportation.

A detailed project report prepared by the Inland Waterways Authority of India suggests that there is already an urgent demand to facilitate navigation by bigger vessels of 1500 tonnage as many potential shippers like the thermal power plants, cement companies, fertilizer companies, edible oil companies and the Food Corporation of India have shown interest.

Hon. Deputy-Speaker, Sir, when I talk about safety, 1.5 lakh people get killed in road accidents every year, but with waterways coming into picture,

there will surely be a decrease in the numbers. If you talk about pollution, it is increasing day by day with the increasing number of vehicles on the road. In short, to curb the pollution, it is a very good step and it is very important and the need of the hour to get waterways into the picture.

The benefits of waterways are immense. The waterways have the potential to transport 12.45 lakh tonnes of cargo, like tea, coffee, iron, steel and coal, per annum after its development by 2018-19. There is no need to mention that it would not only benefit the industries, but also will boost manufacturing activities in cities. Indeed, the Government's initiative to develop inland waterways is a welcome move. Regulation and development of the proposed waterways is in the public interest and would provide safe, convenient and sustained shipping. Multi-modal hubs, as proposed at Varanasi and Sahibganj, would boost industry, employment generation and GDP growth.

While welcoming the Bill and the intent of the Central Government, I have some suggestions concerning our State Telangana.

The Bill has provided for the declaration of various inland waterways as national waterways and has given control of their regulation and development to the Union for the purposes of shipping and navigation to the extent provided in the Inland Waterways Authority of India Act, 1985.

National Waterway-103 covers a stretch of 164 km of the river Wainganga – Pranahita from the bridge near Chandapur Village to the confluence of the river Godavari at Kaleshwaram. National Waterway-4 covers the Bhadrachalam-Rajahmundry stretch of the river Godavari. However, the stretch of the river Godavari in Telangana, that is, downstream from Kaleshwaram and upstream from Bhadrachalam, has been left out. It is absolutely unclear as to why this omission has taken place. This stretch covers industrialized towns in the districts of Adilabad, Karimnagar, Warangal and Khammam. There is a strong economic activity here which would get an immense boost from transportation and other infrastructure services provided by the development of this stretch of the river as a national waterway. Trade would benefit immensely and the transportation costs would come down thus encouraging firms to expand their activities. Environmental pollution would reduce owing to decreased demand for road and rail freight transport and overall economic growth and development would take place.

The development of the Kaleshwaram-Bhadrachalam stretch as a national waterway is made all the more feasible by two major water projects being undertaken by the Government of Telangana on this stretch. One is the Dummugudem Lift Irrigation Scheme and the other is the Kantapalli project. These will create a base and can add to the infrastructure which will be created by the national waterway.

Thus, the National Waterway-4 must be upgraded to include the stretch of the river Godavari between Kaleshwaram and Bhadrachalam. It should be from Kaleshwaram to Dowlaiswaram instead of being only from Bhadrachalam to Dowlaiswaram. Then, there would be one integrated national waterway that flows seamlessly through the three industrialised States of Maharashtra, Telangana and Andhra Pradesh. This would create a huge potential for economic growth and would be one of the most vibrant and active waterways in the country.

It is necessary to revise the Polavaram project design to suit the navigation of large vessels on the river Godavari. The project must have a dam and lock system which enables a vessel to step up or down a river. The Inland Waterways Authority of India had last approved a design in 2005. This Bill needs to further explore if other design changes are required.

The stretch from Bhadrachalam to Rajahmundry will offer better navigation facilities for transport of goods like coal, which is required by Singareni Collieries, and bamboo, pulp, etc., required by forest-based industries like the International Paper Mills (Andhra Paper Mills), Bhadrachalam, ITC Paper Mills, etc.

The freight charges of coal through waterways are Rs. 4 per tonne per kilometre whereas by road or rail, it is Rs. 40 per tonne per kilometre. National Waterway-4 also reduces the distance and cost of travel from Bhadrachalam to Rajahmundry. The distance by road between these two places is 225 kilometres whereas through the waterway, it is 175 kilometres only. Coal and other commodities can also be transported to Rajahmundry and other places in Andhra at cheaper rates *via* waterways than by road or rail.

Finally, this proposal has only benefits and no drawbacks. It will be easier for the Central Government to manage one integrated stretch instead of two disjunct stretches. The State Governments will benefit immensely, and with the coming of the GST, inter-State trade is set to take a huge leap as the country will be developed into a single market without tariff barriers. This waterway will facilitate a major portion of this trade and increased transactions will mean increased revenues through taxes for the Central Government as well as the State Government.

Thus, there is every reason for the Central Government to include the Kaleshwaram – Bhadrachalam stretch in National Waterway-4 so that the stretch begins from Kaleshwaram and ends in Dowlaiswaram. I would urge the hon. Minister to incorporate my suggestions in the Bill. With this one reservation, I support the Bill. Thank you.

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Mr. Deputy-Speaker, Sir, I thank you for permitting me to participate in the discussions.

Sir, I would like to participate in the discussion on the National Waterways Bill, 2015. I congratulate the hon. Minister for placing this noble idea to tap the vast waterways which come to about 110. Earlier, it was 101, and the existing ones are only five. I am supporting this Bill. At the same time, I would like to raise some relevant issues in connection with this Bill.

As far as any Bill is concerned, two aspects are most important. One is the Statement of Objects and Reasons and the other is the Financial Memorandum. In this Bill, the objects and reasons have been explained very well. But there is no mention about the Financial Memorandum. Though a separate paper was given earlier, I could not see any explanation with regard to expenditure or income. What is the quantum of income and expenditure? What is the Budget support? Nothing is explained here. When we are not in a position to complete five Inland waterways, they are only on paper, how is it possible to take up 108 projects without any financial support? In a Press statement, our hon. Minister has stated earlier that the Government is going to provide Rs. 5 lakh core for inland waterways. I would like to know whether there is any Budget provision for inland waterways. What is the validity of the Bill without any concrete financial memorandum? Of course, a huge amount has been made available. I fully

support the noble idea. But at the same time, what is the contribution to the States? At the same time, when we think of 108 new projects, I would like to know whether there is any feasibility or techno study made by the Government. These are some points on which I would seek clarification from the hon. Minister.

I am not under-estimating the positive aspects of the Bill. There are five National Waterways that are still functioning. The development, protection and completion of these waterways are still going on. Many of them are not fully completed. In Kerala also, Kollam-Kottapuram Sttetch was commissioned earlier. But the Minister is well aware of the fact that it is not yet fully utilised because of the want of funds.

These waterways are selected after technical and feasible study in detail. It is true that we have a number of transport avenues such as road, railways and air. The cheapest among them is the inland waterways. That is why, I appreciate the Minister because we have to explore these resources. I do not know why the earlier Government was not at all giving any attention to this. It is fuel-efficient, cost-efficient and also environment friendly. It is also used for transportation of bulk goods, hazardous goods and other types of cargo. It also reduces the time, cost of transportation of goods and cargo and it also reduces accidents to a great extent. Compared to other means of transportation, the investment made in inland waterways is really meagre. Hon. Minister himself has made it clear that we could not make such an effort earlier. Even after 68 years of our Independence, our progress in this sector is not at all satisfactory. Out of the total transportation in China, the contribution of the inland waterways is about 45 per cent. In Europe, it is 40 per cent. In India, it is 15 per cent. At the same time, the inland navigation is very meagre. When we compare with the resources available in other countries like the rivers and water flows, we have got the resources in sufficient number. But at the same time, we could not exploit all these sources.

In this Bill, it is seen that the States have to contribute 26 per cent to meet the expenditure. This does not come in the Concurrent List. I think, the Centre itself has to take the total expenditure. Otherwise, it would also become a new burden on to the States. Since the Inland Waterways does not come under the Concurrent List, this also creates some problems and difficulties. The Government has now declared, in this Bill, 108 National Inland Waterways for development. I fully agree with it. But there is no feasibility or techno study has been made. There were a number of legislations passed earlier with regard to the declaration of the particular way as national waterway. Norms and guidelines are precisely explained. There were other reports also. I would like to mention some of the Reports -- Report of the Estimates Committee of 1968-69, the Bhagwati Committee Report of 1970, the Committee on the National Waterways, 1974 and the National Transport Committee of 1980. On the recommendations and observations of these Reports, the guidelines were prescribed to declare waterways as the National Waterways.

In this Bill itself, hon. Minister has made it clear that such a Report has not been made. We have to go for such a process. When the Bill says that there is no detailed study completed, how can these 108 waterways be considered? I do not know how these waterways were selected.

15.15 hours (Dr. Ratna De (Nag) *in the Chair*)

As far as Kerala is concerned, there were eleven rivers earlier and now the number of rivers has reduced. I do not know the reason. I would like to know whether it was the suggestion of the State Government or whether it is the suggestion made by the Expert Committee from here. That also has to be explained by the Minister. If he could develop Inland Waterways in a better way, it would assist the transport facilities and also stimulate the economy to some extent. The back water tourism as well as sea-shore tourism can be developed which would give more employment and more income.

I would like to say a few words about the existing waterways in the State of Kerala. With regard to the Kollam-Kottapuram Stretch, I have said that though it was commissioned earlier, yet it is not fully utilised. The State Government needs financial assistance for the fulfilment of this Stretch. In this Bill, the hon. Minister has given a new suggestion that Kollam-Kottapuram has to be extended to Kozhikode. I fully agree with him. At the same time, it would be better if it is extended from Kollam-Kozhikode to Kasargod because the State Government has an idea to have a navigation process from the South to the North. There is

sufficient infrastructure facility. I would suggest to the hon. Minister that this Kollam-Kozhikode has to be extended to Kasargod. I think, my learned friend Shri Premachandran has already given an amendment with regard to this.

With these words, I would once again congratulate the hon. Minister and would request him to look into other aspects also.

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY (NELLORE): Madam Chairperson, I thank you for giving me this opportunity to speak on this very important subject of national waterways. This is a very good move by the Government of India. I wholeheartedly support and congratulate the Government of India and the hon. Minister Shri Gadkariji.

This is very cost effective, fuel efficient, accident free and eco-friendly also. There are already five National Waterways. Among the five, the Kakinada-Puducherry Stretch is the fourth National Waterway. This is really going to be a life-line to the residuary Andhra Pradesh covering 60 per cent of Andhra Pradesh as well as Tamil Nadu and Puducherry.

This would enable us to transport the material like coal, rice, food grains, cement, fertilizers and forest produce. That way, it is going to be help the new State of Andhra Pradesh. I would like to urge upon the Central Government to take up this project with all sincerity and to complete it in a time-bound manner. In addition to five National Waterways that are already declared, the Government of India has proposed to take up another 101 projects. It is a really very welcome move.

Regarding the Kakinada-Puducherry National Waterway 4, in summer, we have to draw water from River Krishna and Godavari projects. The dams are already there. One project in Punichintala, across River Krishna has already been completed by the State Government. The Polavaram Project across River Godvari is a life-line for the residuary Andhra Pradesh. That is going to store 200 TMC of water. It is a multi-project which is going to produce 1000 megawatts of power supply. It is going to irrigate almost the entire State also.

The Government of India has declared the Polavaram project as a national project. Unless this project is completed, we have to draw water from the Polavaram Project to maintain the water level of this National Waterway 4. Pulichintala project has already been completed by the State Government. It stores 45 TMC of water whereas the Polavaram Project which stores 200 TMC of water. The Government of India has declared it as a national project. But that project has to be completed at the earliest. It has been estimated that it would cost around Rs. 30,000 crore or something like that. Unless we spend at least Rs.10,000 crore per annum and complete that project, we cannot achieve this national waterways. The Central Government has already declared the Polavaram Project as a national project. I, therefore, urge upon it to try and complete it at the earliest.

The hon. Chief Minister of Andhra Pradesh has said that he is going to see that the project is completed by 2018. In order to complete the project by 2018, we have to spend at least Rs.10,000 crore per annum on it. Once completed, this project would help the National Waterway 4, will help irrigate lakhs of acres of land, and also produce almost 1,000 MW of eco-friendly power. Polavaram Project is a very important project to have this National Waterway 4 also. That is why I request the Government of India to complete this project at the earliest and complete this National Waterway. This is a very novel idea. All people would remember the Government of India, the concerned Minister and hon. Prime Minister. But please complete it at the earliest. When you have taken up 106 projects, please try and complete these projects. It would definitely go a long way in the economic development of the country.

Thank you very much, Madam Chairman.

डॉ. किरिट पी. सोलंकी (अहमदाबाद) : सभापति महोदया, आज हमारी सरकार नरेन्द्र भाई मोदी जी की सरकार के हमारे मंत्री जी ने राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक, 2015 प्रस्तुत किया है, जिसके समर्थन में बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं।

महोदया, हमारी संस्कृति नदियों के तट पर बसी हुई है और भारत देश की विशेषता है कि बहुत सारी नदियां चाहे वह मां गंगा, यमुना, नर्मदा, कृष्णा, गोदावरी और ब्रह्मपुत्र इत्यादि नदियों के रूप में भगवान ने हमें वरदान दिया है। मुझे आश्चर्य इस बात का होता है कि करीब साढ़े 65 साल से भी ज्यादा आजादी को प्राप्त किए हुए हमें हो गया है, लेकिन किसी भी सरकार ने अभी तक इसका संज्ञान नहीं लिया। मुझे इस बात का बहुत अचम्भा होता है। जब अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में एनडीए की सरकार आयी थी तो उन्होंने गोल्डन क्वाड्रिलेट्रल बनाने का ख्याल रखा था। उनके आने के बाद देश के विभिन्न भागों को राजमार्गों से जोड़ने की बात हुई थी। मैं समझता हूं कि अगर किसी भी देश के विकास करना है तो इसके लिए कनेक्टिविटी बहुत महत्वपूर्ण है। हमारी सरकार और हमारे मंत्री श्री नितिन गडकरी जी को मैं बधाई देता हूं कि यूपीए के शासन में करीब 2.5 किलोमीटर प्रतिदिन राष्ट्रीय राजमार्ग बनते थे, लेकिन आज यह सरकार आने के बाद, मंत्री जी के आने के बाद प्रतिदिन करीब 18 किलोमीटर राजमार्ग बनने लग गए हैं। मुझे इस बात का स्मरण आता है। मैं अहमदाबाद पश्चिम से सांसद हूं और एक बार मुझे नितिन गडकरी साहब ने एक चिट्ठी भेजी थी और हमारे राष्ट्रीय राजमार्ग नंबर आठ पर कुछ दिक्कतें आ रही थीं तो उन्होंने मुझे स्वयं लिखा था कि आप इसमें इंटरवीन करके बारेजा के पास कुछ किसानों का मामला था। उन्होंने स्वयं मुझे लिखा था। मुझे बहुत आश्चर्य हुआ था कि मंत्री जी ने मुझे पत्र लिखा है। मुझे वह मेरा सौभाग्य लगा और मैंने उसमें इंटरेस्ट लिया। मैं इस बात पर जोर देना चाहता हूं कि he has political willâ€¦

HON. CHAIRPERSON: The hon. Minister is replying to each and every Member of Parliament. I have got a letter.

डॉ. किरिट पी. सोलंकी : जहां तक राष्ट्रीय राजमार्ग विधेयक प्रस्तुत करने की बात है तो यह अपने आप में बहुत अहम बिल है। मैं इसे एक ऐतिहासिक बिल कहता हूं और उससे आगे बढ़ कर मैं इसे एक क्रांतिकारी बिल कहता हूं। क्योंकि जलमार्ग की वजह से लागत बहुत कम आती है। जलमार्ग की वजह से जो लागत आती है, उसे अगर आप हॉर्सपावर के हिसाब से देखें तो सड़क से 150 किलोमीटर का वहन किया जाता है, रेल से पांच सौ किलोमीटर का वहन किया जाता है, लेकिन जल परिवहन से चार हजार किलोमीटर का वहन किया जाता है। यह बहुत बड़ी बात है।

अगर हम एक लीटर ईंधन की बात करें तो 24 टन सामान को सड़क से ले जाया जा सकता है, अगर रेल से देखो तो 85 टन सामान ले जाया जा सकता है और अगर जल परिवहन देखें तो 105 टन सामान का परिवहन किया जा सकता है। अगर हम एक किलोमीटर परिवहन की बात करें तो सड़क के माध्यम से 2.48 रुपये प्रति टन की लागत पड़ती है, अगर रेल की बात करें तो 1.41 रुपये प्रति टन की लागत पड़ती है, परंतु जल मार्ग में एक रुपये से कुछ ज्यादा की लागत पड़ती है। मेरा कहने का मतलब यह है कि जल परिवहन एक बहुत फायदे की बात है। इसके इंफ्रास्ट्रक्चर की बात देखें तो रेल में बहुत बड़ा इंफ्रास्ट्रक्चर होता है, सड़क में भी बहुत बड़ा इंफ्रास्ट्रक्चर होता है, परंतु जलमार्ग में इंफ्रास्ट्रक्चर कम्पैरेटिवली बहुत कम मात्रा में होता है। जहां तक पर्यावरण की बात है, आज पूरे विश्व में जो क्लामेट चेंज हो रहा है, इसकी वजह से सभी देश चिंतित हैं। लेकिन अगर हम जलमार्ग का परिवहन के लिए इस्तेमाल करेंगे तो क्लाइमेट के इश्यु को हम बहुत अच्छी तरह से एड्रैस कर सकते हैं।

मैडम, जो माननीय मंत्री जी हैं, मंत्री जी जिस तरह से कार्य करते हैं, इनका जो कार्य करने का जो तरीका है, यह बहुत ही प्रभावी तरीके से कार्य करते हैं, बहुत ही पोलिटिकल विल के माध्यम से कार्य करते हैं और यह कोई सपना नहीं दिखाते हैं, यह एक ऐसे नेता हैं, जो कहते हैं, वह करके दिखाते हैं। जब यह महाराष्ट्र में मंत्री थे, तब इन्होंने सरकार के पास से दस करोड़ रुपये लिये थे और लोगों के पास से चार हजार करोड़ रुपये का यह निवेश लाये थे और धरातल पर जो राशि उतारी थी, वह आठ हजार पांच सौ करोड़ रुपये थी। मेरा कहने का मतलब यह है कि जिस बात को लेकर यह आगे बढ़ते हैं, उस बात को समय से भी पहले पूर्ण करने का उनका अपना एक तरीका है, उनका एक इन्नोवेटिव तरीका है। इसलिए मैं उनका बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं, बहुत-बहुत अभिनंदन करता हूं। मगर मैं इस बिल में एक-दो कॉशन की बात भी करता हूं कि जब नदियों में परिवहन होगा तो मोटरबोट लगेंगी, नये-नये इंफ्रास्ट्रक्चर लगेंगे, लोगों का परिवहन होगा, फूड और ऑयल का इस्तेमाल होगा। इसलिए मैं मंत्री जी से विनती करता हूं कि नदियों में पाल्यूशन न हो, इसका भी हमें प्रावधान रखना होगा, ताकि नदियां दूषित न हो, नदियां स्वच्छ रहें और नदियां और भी स्वच्छ बनें, हमें इसका प्रावधान जरूर रखना होगा। आपने 105 राष्ट्रीय जलमार्ग घोषित किया है, इसमें हमारे गुजरात में नर्मदा को परिवहन के लिए घोषित किया गया है। मैं जिस शहर से आता हूं, वहां साबरमती के संत महात्मा गांधी का आश्रम है, साबरमती नदी का भी इसमें समावेश किया गया है और तापी नदी का भी इसमें समावेश किया गया है। इसके लिए मैं इनका बहुत आभार प्रकट करता हूं। मगर मैं मंत्री जी से गुजारिश करता हूं कि सरदार सरोवर परियोजना की नर्मदा जो कैनाल है, यह केवड़िया कालोनी से लेकर उत्तर गुजरात और सौराष्ट्र तक जाती है। मैं मंत्री जी से विनती करता हूं कि इस राष्ट्रीय जलमार्ग में इस योजना को भी सम्मिलित किया जाए। जहां तक मही नदी का सवाल है, वह महीसागर के रूप में जानी जाती है, उसका भी इसमें समावेश किया जाए।

इसके अलावा मैं कहना चाहता हूं कि जिस तरह से हमारे पास साढ़े पांच हजार किलोमीटर लम्बा समुद्री तट है और जहां तक गुजरात का सवाल है, 1600 किलोमीटर लम्बा समुद्री तट है, मैं समझता हूं कि उसका भी परिवहन में इस्तेमाल किया जाए। मुम्बई शहर आज ट्रैफिक के लिए बहुत चैलेंजिंग हो गया है। मुम्बई को यदि आप भौगोलिक दृष्टि से देखो तो उत्तर से दक्षिण तक बहुत बड़ा विकसित मुम्बई है और मुम्बई में जो मार्ग हैं, उनमें बहुत कंजैशन होता है। मैं आपसे उनमें समुद्री मार्ग से भी पैसेंजर परिवहन करने की मांग करता हूं।

महोदया, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देकर अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा (आनंदपुर साहिब) : मैडम, आपने मुझे इतने महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। सदन में जो वाटर नेशनल हाईवे बिल लाया गया है, मैं इसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं समझता हूं कि हमारे सर्फेस एंड ट्रांसपोर्ट मंत्री, श्री नितिन गडकरी जी का यह बहुत दूरंदेशी वाला बिल है।

यह सही कहा गया है कि ये ऐसे मंत्री हैं, जो कहते हैं, वह करते हैं। मैं समझता हूँ कि इसकी बहुत ज्यादा जरूरत थी क्योंकि हमारी सड़कों पर बहुत रश होता है, एक्सिडेंट होते हैं और इस बिल का जो मोटिव बताया है, वह सही है कि इससे कॉस्ट बहुत कम होगी, सुविधा होगी और टूरिज्म को बहुत बढ़ावा मिलेगा। मैं समझता हूँ कि इसमें सब कुछ दिया है, फिर भी कई प्रदेश ऐसे हैं, जैसे पंजाब है,

उसकी दो-तीन शंकाए हैं, उन पर मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए। जैसे इसका नाम नैशनल वॉटरवेज़ है, हम चाहते हैं कि वहां के दरिया का जो पानी है, जहां सिंचाई के लिए जो प्रोजेक्ट्स लगने हैं, उनका अधिकार राज्यों के पास होना चाहिए। दूसरा जो हमारे दरिया हैं, जैसे सतलुज है, व्यास है, वैसे तो पंजाब दरिया के नाम से ही जाना जाता है, पांचआब के नाम से, अनफॉर्चुनेटली हमारे दो दरिया - झेलम और चिनाब पाकिस्तान में चले गए, रावी आदि रह गई, उसमें से कुछ जम्मू और कश्मीर से हो कर आते हैं, पंजाब को टच करते हैं, इन्होंने जो 101 की लिस्ट बनाई है, इनको उसमें शामिल किया है। मैं समझता हूँ कि चेनाब, झेलम और रावी को भी लेना चाहिए। दूसरा जो सतलुज और ब्यास हैं, मैं मंत्री जी को यह जरूर कहूंगा कि उसमें से सिल्ट निकालने के लिए माइनिंग विभाग रूकावटें डालता है। यदि इसमें प्रॉविजन कर ली जाए, दरिया को चैनलाइज़ करने के लिए सर्फेस एण्ड वॉटर ट्रांसपोर्ट मंत्रालय ही उसको ले ले तो मैं समझता हूँ कि बाढ़ की समस्या भी हल हो सकती है। हमारे बहुत सारे प्रदेश ऐसे हैं, जहां माइनिंग डिपार्टमेंट की रूकावट के कारण बाढ़ बढ़ती है। इसमें से बहुत सारी दरिया ऐसी हैं, जो रास्ते बदलते हैं, टेढ़े-मेढ़े रास्ते होते हैं। यदि वहां ट्रांसपोर्टेशन की सुविधा करनी है तो उनको सीधा करना होगा। सीधा करने के लिए सर्फेस एण्ड वॉटर ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट को ही यह अपने हाथों में लेना होगा। इसमें कुछ ऐसी क्लैरिफिकेशन की जरूरत है, यदि यह न हुआ तो मैं समझता हूँ कि कम से कम जो पंजाब के दरिया लिए हैं, सतलुज और ब्यास जैसे दरिया हैं, वह हमारा परपज़ सॉल्व नहीं कर पाएंगे। यह हो जाए तो अच्छी बात है। दूसरा, दरिया के साथ-साथ जो कुछ कैनाल्स हैं, जैसे गंग कैनाल है, जो हरि के पत्तन, पाकिस्तान से शुरू होती है, पंजाब के तरनतारण के एरिया से हो कर, वह गंगानगर तक चलती है, रास्ते में हरियाणा को भी टच करती है। वह बहुत बड़ी कैनाल है। उसको भी 101 की लिस्ट में डाला जाए तो अच्छी बात होगी। दूसरा एक सरहिंद नहर है, अंग्रेजों के समय भी वहां ट्रांसपोर्टेशन का, लक्कड़ का काम चलता था। लोग जम्मू कश्मीर से आते थे, हिमाचल से आते थे, व्यापारियों के लिए बहुत अच्छा वह साधन था। अब वह बंद हो गया है। उसको रिवाइव किया जाए, मैं समझता हूँ कि पंजाब की इकॉनमी को भी बढ़ावा मिलेगा और जो इनका परपज़ है, वह भी सॉल्व हो पाएगा और रूट भी बहुत शॉर्ट हो जाता है। भाखड़ा डैम से ले कर कम से कम लुधियाना तक सरहिंद नहर वॉटरवेज़ के लिए बहुत अच्छा पोटेंशियल है। मैं ज्यादा कुछ न कहता हुआ, इस बिल का जहां समर्थन करता हूँ, वहां ये दो-तीन हमारी जो कैनाल्स हैं और दूसरा डीसिल्टिंग और चैनलाइज़ करने का काम हो पाए तो मैं समझता हूँ कि जो परपज़ माननीय मंत्री जी ने लिया है कि सड़कों पर एक्सिडेंट कम हों और यह सुविधा लोगों को मिले, शॉर्ट रूट हो, फ्यूल सेव हो, इंवायरमेंट फ्रेंडली हो, ये परपज़ हल हो पाएंगे।

धन्यवाद।

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका) : सभापति महोदया, राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक, 2015 जो पेश किया गया है, मैं उस पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। आपने बोलने की अनुमति दी, जिसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मार्ग इंसान की जीवन-रेखा है। विकास के कई पैमाने हैं, उन पैमानों में यातायात की अहम भूमिका है। हम बिजली, पानी जैसी सुविधाएं और इफ्रास्ट्रक्चर बनाते हैं, लेकिन यातायात की सुविधा, आवाजाही की सुविधा, आवागमन की सुविधा रोजमर्रा के कामों में और दूर लक्ष्य आधारित करके जिन कामों को हम करना चाहते हैं, इन सबमें यातायात चाहिए। इसके लिए या तो रेलमार्ग चाहिए या राष्ट्रीय राजमार्ग चाहिए या जल मार्ग चाहिए। हमारा मानव संसाधन बहुत बढ़ा है। हम धरती पर बोझ तो नहीं कहेंगे, लेकिन धरती पर भार बहुत बढ़ता जा रहा है। रोड की छाती, चाहे वह नेशनल हाइवे हो, चाहे राज्य का रोड हो, उस पर इतनी गाड़ियाँ सरपट दौड़ती हैं, हैवी वाहन चलते हैं कि रोड में उसके सहने की ताकत नहीं है। इसके लिए वैकल्पिक और बेहतर व्यवस्था करना समय की माँग है और पुकार है।

यह जो बिल आया है, इसमें कई अच्छी संभावनाएं दिखाई पड़ती हैं और इन संभावनाओं को हम अच्छा मानते हैं। इसके माध्यम से कैसे इसको हम आगे बढ़ाएं? पोत परिवहन मार्ग को हमें आगे बढ़ाना है, बेहतर करना है। हमने कहा कि यह विकास का हमारा आइना और दर्पण है। हम पोत परिवहन मार्ग को आगे बढ़ाने का काम करें। इससे मालभाड़े में भी कमी आएगी, रोड के मुकाबले जलमार्ग से जाने में कम मालभाड़ा लगेगा तो आर्थिक स्रोत भी हमारा ठीक होगा, हमारी आय भी ठीक होगी और बैलेंस होगी। इसलिए यह जलमार्ग यातायात बेहतर से बेहतर होगा।

कई चीजों की चर्चा होती है। मैं दुर्घटनाओं के संबंध में कहना चाहूंगा, हमें एन.एच. बनाने हैं, माननीय मंत्री जी से हम जरूर यह आग्रह करेंगे कि और भी एन.एच. बनें। माननीय मंत्री मंत्री जी से हमारा आग्रह है कि एन.एच. देश में भी बनें, राज्यों में बनें। बिहार जो हमारा गरीब इलाका है, पिछड़ा इलाका है, बैकवर्ड रीजन का इलाका है, गडकरी साहब इधर भी जरूर देखेंगे और इस पर ख्याल करेंगे कि बिहार जैसा सूबा, जहां लोग गरीबी-गुर्बत में जीने का काम करते हैं, लेकिन हम उद्यमी हैं, हम परिश्रमी हैं, हम बाहर जाते हैं तो बाहर जाने पर हमारी गरीबी का कोई मजाक न उड़ाए, देश और दुनिया में, मॉरीशस तक बिहार के लोग गए हैं। हम जाते हैं और शरीर से पसीना चुआकर हम राष्ट्र बनाते हैं, राज्य बनाते हैं, हम बाहर भी जाते हैं। बाहर आने-जाने में कोई हीनता की बात नहीं होती है।

हम कहना चाहते हैं कि इस यातायात की सुविधा से कई संभावनाएं पैदा होंगी और एन.एच. पर जो दुर्घटनाएं होती हैं, उनमें कमी आएगी। एन.एच. चाहिए, बिहार में भी एन.एच. चाहिए और बिहार में हमें कई जगह पर एन.एच. चाहिए, जिसकी चर्चा माननीय मंत्री जी से होती रही है। भीड़-भाड़ को भी कम करना है, आबादी बढ़ती जा रही है, जनसंख्या बढ़ती जा रही है, इसलिए भीड़-भाड़ को भी नियंत्रित करने के लिए, सुव्यवस्थित करने के लिए यातायात की सुविधा और जलमार्ग भी हमें बेहतर बनाना है। इसके साथ-साथ यह सस्ता भी होगा, सुगम भी होगा और सामान्य लोगों को आने-जाने का रास्ता भी मिलेगा। यह सस्ता और सुलभ भी होगा, इसलिए इसको बढ़ाया जाए। इसके साथ-साथ अगर हम कहीं उद्योग का जाल बिछाना चाहते हैं तो जलमार्ग से हम सामान बहुत जल्दी वहाँ पहुँचा सकते हैं, बन्दरगाह से पहुँचा सकते हैं। हम जगह-जगह बन्दरगाह बनाकर सामान पहुँचा सकते हैं। जलमार्ग से हम उद्योग-धंधे को और भी ज्यादा बढ़ावा दे सकते हैं और उन्हें और ज्यादा विकसित कर सकते हैं। पर्यटन के दृष्टिकोण से भी कई सम्भावनाएं देश के अन्दर हैं, हमारे बिहार में हैं, जिसकी चर्चा हम अभी करेंगे। इससे भी सम्भावनाएं बढ़ेंगी, इसलिए यह जरूरी है। तटीय शिपिंग का मामला है, जहाँ समुद्री किनारे हैं, उसे हम वहाँ करते हैं। इससे पर्यावरण को भी सुविधा होगी और पर्यावरण के लिए जो हम ग्रीन कॉरीडोर बनाना चाहते हैं, वह बेहतर होगा।

जहाँ तक बिहार का सवाल है, हम कहना चाहेंगे हमारे यहाँ गंगा, भगीरथी हुगली नदी है, बनारस, इलाहाबाद और कोलकाता का इलाका है, ...(व्यवधान) मैं केवल दो-तीन मिनट और लूँगा। हुगली कोलकाता से लेकर बनारस और पटना तक, तथा हमारा भागलपुर का इलाका, जिस क्षेत्र से हम आते हैं, और सुल्तानगंज तथा मुंगेर का जो इलाका है, जिस सुल्तानगंज एरिया से करोड़ों आस्था रखने वाले लोग उत्तरायन गंगा से जल लेकर 107 किलोमीटर की पैदल यात्रा भी करते हैं। वहाँ गंगा का बहाव बहुत ही अच्छा है। तो यह सुल्तानगंज घाट जो भागलपुर में पड़ता है, हमारे संसदीय क्षेत्र में पड़ता है। भागलपुर से शैलेश कुमार जी आते हैं, हम मांग करते हैं कि उसे बंदरगाह का दर्जा दिया जाए।

इसके साथ साथ हम गंडक, कर्मनाशा, पुनपुन, घाघरा, कोसी, सोन और यमुना का जो इलाका है, इन नदियों की साफ सफाई से लेकर बेहतरी के लिए हम माननीय मंत्री जी से मांग करते हैं। हम यह भी मांग करते हैं कि बिहार में राष्ट्रीय राजमार्ग अधिक दीजिए क्योंकि आपको एक अच्छे मंत्री के रूप में हम लोग जानते हैं। हमारा सिर्फ ऐसा मानना ही नहीं है, बल्कि आप उस काम को करके दिखाते भी हैं। लेकिन बिहार के साथ पता नहीं जीतने के बावजूद भी थोड़ा कलम रोक लेते हैं तो लगता है कि कलम चलेगी। कलम ज़रूर चलाइएगा क्योंकि हमें आप पर भरोसा भी है और विश्वास भी है। इसीलिए हमारी कटौती नहीं कीजिए, बिहार को और वाटरवेज़ दीजिए। बिहार के माननीय मुख्य मंत्री जी, डिप्टी मुख्य मंत्री जी लगातार भागलपुर से पिरपैंती एन.एच. के संबंध में एवं बिहार में अन्य नए एन.एच. की मांग कर रहे हैं जिनको देने का काम करेंगे। सुल्तानगंज बंदरगाह की व्यवस्था हो, जहाज़ हो। पहले स्टीम चलता था हमारे भागलपुर में और सुल्तानगंज में। ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : जय प्रकाश जी, कनक्लूड करें।

श्री जय प्रकाश नारायण यादव : मैं खत्म कर रहा हूँ।

सुल्तानगंज, भागलपुर, साहबगंज, मुंगेर, मोकामा, बरौनी, बाढ़, पटना, बक्सर, बनारस और इलाहाबाद तक सभी इलाके गंगा के मैदानी इलाके हैं, वह उर्वर है, फर्टाइल है। यह राजनीति में भी फर्टाइल है तथा सामाजिक रूप से भी फर्टाइल है। अब उसको यातायाता की सुविधाओं में फर्टाइल करना है। उसको मैरीन ड्राइव की तरह बनाइए। हम मांग करते हैं और हमेशा मांग करते रहेंगे कि आप हमारे इलाके को बेहतर राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़िएगा और गंगा जो प्रदूषित है,...(व्यवधान) उसको स्वच्छ बनाइएगा जिससे निर्मल भारत के निर्माण में सहयोग हो।

डॉ. अरुण कुमार (जहानाबाद) : अब ऐसे बोल रहे हैं कि मंत्री जी चले गए। ...(व्यवधान)

श्री जय प्रकाश नारायण यादव : सरकार तो जाएगी ही।...(व्यवधान)

श्री अनुराग सिंह ठाकुर (हमीरपुर): अगर जाने का इंतज़ार है तो मांगते क्यों हो?...(व्यवधान)

डॉ. अरुण कुमार : माननीय सभापति महोदया, राष्ट्रीय जलमार्ग बिल 2015 सरकार का एक क्रांतिकारी कदम है। आज़ादी के कई वर्षों बाद भी मात्र पाँच जलमार्ग ही विद्यित हुए थे और वे भी दुर्दशा में हैं। ...(व्यवधान) उसमें आपकी भी भूमिका है समाप्त करने में। ...(व्यवधान) हाँ हम उधर ही बोल रहे हैं।

माननीय सभापति : आप आसन को संबोधित करें। आपस में बात न करें।

â€¦(व्यवधान)

डॉ. अरुण कुमार : मैं कहना चाहूँगा कि यह एक बड़ी छलांग है और निश्चित रूप से नरेन्द्र मोदी की सरकार जो कहती है, वह करती है। यह ढकोसले की सरकार नहीं है। ये लोग ढकोसलापंथी में बहुत दिन रहे हैं। इनको विश्वास होते हुए भी विश्वास नहीं होता है जय प्रकाश जी को, यह चिन्ता का विषय है। इसलिए कम से कम यह ज़रूर सोचें कि जो काम हो रहा है, ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, आप जयप्रकाश जी की बात छोड़िए, अपनी बात बोलिए।

â€¦(व्यवधान)

डॉ. अरुण कुमार : मैं उन जयप्रकाश जी की बात नहीं कह रहा हूँ, इनकी कह रहा हूँ। ...(व्यवधान)

महोदया, मैं कहना चाहूँगा कि सरकार ने जो 101 नए जलमार्गों का संकल्प लिया है, यह बहुत ही क्रांतिकारी कदम है। खासकर बिहार में जो सोन नदी है, पुनपुन नदी है, कोसी है, गंडक है, इन नदियों को भी राष्ट्रीय जलमार्ग में जोड़ने का संकल्प जो सरकार का है, हम इसके लिए सरकार का अभिनन्दन करते हैं। निश्चित तौर से माननीय मंत्री जी ने पूरे देश में एक स्वच्छ भारत के निर्माण का जो संकल्प लिया है, आज भी जो इन्होंने एक प्रदूषणमुक्त मोटर व्हिकल की शुरूआत की, यह भी उस दिशा में एक बड़ा कदम है। आज देश के सामने जो चुनौती है, इस भीषण चुनौती के लिए एक नये अध्याय की शुरूआत 101 जलमार्गों को जोड़ करके करने का इन्होंने काम किया है। कई साथियों ने ठीक ही कहा कि हम आजादी के पहले भी हमारे जलमार्ग ज्यादा बेहतर प्रबन्धन में थे, जैसे सोन नदी का प्रयोग हम लोग जलमार्ग के रूप में करते थे। हम नहरों का भी प्रयोग करते थे और उस प्रयोग से मालवहन का काम हुआ करता था। इससे इस प्रयास में गति आएगी और हमारा जो पुराने जलमार्ग थे, उन्हें भी विकसित करने का अनुरोध हम करेंगे। जैसे सोन नदी को राष्ट्रीय जलमार्ग में रखा गया है, लेकिन सोन से निकलने वाली बड़ी नहर है, जो

डेहरी से पटना तक पहले काफी क्रियाशील थी और काफी सक्षम नहर थी। उसी तरह से गंडक से निकलने वाली नहरों को भी इसमें जोड़ा जाये तो मालवहन और अन्य कार्यों में काफी सुविधा होगी। इससे रोड पर से प्रैशर कम होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ यह एक क्रान्तिकारी कदम है। इसमें सरकार और माननीय मंत्री जी का हम अभिनन्दन करते हैं और ये पूरी गति से सफलता की ओर जायें, इसकी मैं कामना करता हूं। जयहिन्द।

SHRI VARAPRASAD RAO VELAGAPALLI (TIRUPATI): Madam Chairperson, thank you for giving me this opportunity. Just as many of my earlier speakers have congratulated the Government and the hon. Minister, a very dynamic Minister, I would also like to congratulate him. It is an excellent piece of legislation. The proposed provisions in the Bill are cost-effective, fuel efficient and environment friendly. Moreover, what cannot be carried by rail or by road, those things can be carried through the waterways. Most important is that there is a heavy pressure on the National Highways, particularly the National Highway connecting Chennai and Howrah. This route is extremely congested. Perhaps, the Buckingham canal which has been sanctioned to us, from Kakinada to Puducherry, would help in decongestion of this route and reduce the risk of accidents on this National Highway.

But so far whatever investments have been made in inland waterways is very negligible when compared to others. Since the hon. Minister is in charge of both the Departments of National Highway Authority and Inland Water Highway and the investment that has been made for the National Highways could be considered for an investment in the Inland Waterways. Tourism, particularly pilgrimage tourism has become extremely popular. This aspect should be taken into consideration. For example, places like Varanasi, Allahabad, Kolkata, Rajamundry, Bhadrachalam, Krishna all these places could be an excellent centre for pilgrimage and centre for tourist cruises if these places could be developed well. Already we have inland waterways, of which one is with us and techno-feasibility has been completed for 50 projects. The Government may take the rest of the projects on top priority to reduce the pressure on the rail and the roads. But at present the Inland Highway Authority has no teeth whatsoever. Adequate investment is not there. It has no organizational structure; it has no staff. The hon. Minister may consider strengthening it on the lines of the National Highway Authority.

As earlier speakers have mentioned, other countries are exploiting our water transport in a very big way. For example, as regards China, it is as much as 50 per cent and countries like Holland are doing so well in tourism and water transport. Similarly, India has a meagre 3.4 per cent of it which could be put into use whereas we have as much as nearly 15,000 kilometres as the national highways.

What is needed to be considered is and the hon. Minister may take it into consideration, merely putting it into the waterways may not solve the purpose. What we require to make it successful is, particularly in South India, is like this. We do not have perennial rivers there. It is not like Brahmaputra and Ganges. Therefore, to ensure regular water supply and to make it successful, the Government should think of regular water supply either to take it from the sea or to connect it with other rivers. That is most important to make it most successful.

Godavari is also extremely important for the simple reason that Bhadrachalam Temple is covered in that area. Right now, thanks to the hon. Minister, that is what has been sanctioned to us. Buckingham Canal literally connects Odisha, Andhra Pradesh, Telangana, Karnataka and Tamil Nadu. Therefore, linking of rivers should become much easier if this is done. It solves several other issues, be it drinking water, be it irrigation projects, be it irrigation of land. It solves several issues.

The hon. Minister, in some places, has mentioned that as much as Rs. 5 lakh crores would be spent in ten years. I am sure that instead of spending the amount from the Government exchequer, it may be considered by way of public-private partnership rather than spending it from the public

exchequer.

We do not have any cruise in India. On an average, every month 700 persons are going to either Europe or Singapore only for cruise tourism. Therefore, if it is done in some places, it would be of immense help. There is a lot of scope in it. We have a lot of scope in Krishna and Godavari. We have excellent lakes connected to them. It is also cost efficient as far as fuel is concerned. One litre of fuel could carry 24 tonnes on road; it is 85 tonnes on rail and 105 to 125 tonnes by waterways. That is extremely important and one HP unit can move 150 tonnes on the road, 500 tonnes on rail and 4000 tonnes on inland waterways. That is how it can be put into use. The charges are only 30 paise as against Rs. 1 and Rs. 1.50 on road and rail respectively.

The Government has appointed Mohandas Pai Committee to look into inland waters and also position of ports could be improved. If that is done, it would be immensely beneficial to Andhra Pradesh which is really backward after the bifurcation. That Committee Report may kindly be implemented early.

As I mentioned earlier, it will help irrigation enormously besides various aspects.

The most important point which I want to mention here is that, wherever irrigation projects are feasible, they should be considered to make a comprehensive waterway system.

Since the Southern rivers are not perennial, water levels have to be ensured to make it successful. Today, Rs. 3000 crore have been sanctioned for the Buckingham Canal. If bunds are not strengthened, riveting is not done, enough entry into the mouths of the river is not done and if water flow is not properly restricted, it will become a big havoc.

One of the points which I want to share with the hon. Members and the hon. Minister is, only because of not properly tackling inland waters, we have deadly floods in our country. The reason is, the natural flow of water into the waterways has been blocked at various places. So, while implementing the projects, the hon. Minister may look into the inflow of water from various places, into the sea and from the sea backwards also. If it is not done, I am sure that it may not be very successful.

Similarly, when it is taken up, silting also should be done simultaneously. At regular intervals, if silting is not done, I am sure, it will not be very successful.

To make it more successful as regards linkage of water, the hon. Minister may consider my suggestions. I thank the Chair as well as the hon. Minister for giving me this opportunity.

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) : सभापति जी, आपकी अनुमति हो तो यहीं से बोलूं।

माननीय सभापति : ठीक है।

श्री सुशील कुमार सिंह : सभापति जी, राष्ट्रीय जलमार्ग बिल, 2015 के समर्थन में बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं। मैं कहना चाहता हूं कि यह काम वर्षों पहले इस देश में होना चाहिए था, किन्हीं कारणों से यह पीछे रह गया, या तो सोच का अभाव रहा होगा या कुछ और कारण रहे होंगे। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं और प्रशंसा करना चाहूंगा जिनकी सोच काफी उन्नत और अच्छी है। जहां पहले देश में मात्र पांच जलमार्ग चिन्हित किए गए थे। माननीय मंत्री जी ने 101 नए जलमार्गों को इसमें जोड़ा है और कुल मिलाकर 106 जलमार्ग घोषित हुए हैं। परिवहन का यह तरीका हर मामले में केवल लाभ ही लाभ देने वाला है, सस्ता भी है, पर्यावरण के हिसाब से अच्छा भी है, रोजगार भी पैदा करेगा, यह सुगम भी है, इससे सड़कों पर होने वाले ट्रैफिक जाम से भी मुक्ति मिलेगी, इससे पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा। यह हर तरह से सराहनीय है, हर तरीके से अच्छा है।

15.57 hours (Shri Hukum Singh *in the Chair*)

दुर्भाग्यवश इसका उपयोग बहुत ही कम किया गया। जहां चाइना में पूरी परिवहन व्यवस्था का 47 प्रतिशत जलमार्ग के माध्यम से होता है, यूरोप में यह 40 प्रतिशत तक है, जबकि हमारे देश में मात्र 3.3 प्रतिशत तक जलमार्ग के माध्यम से परिवहन की व्यवस्था है। उसमें भी 3 प्रतिशत समुद्री जलमार्ग है और मात्र .3 प्रतिशत नदियों के माध्यम से है। मैं मंत्री जी के इस क्रांति कदम की प्रशंसा करता हूं, जिन्होंने इस दिशा में सोचा है। देश के विकास में जलमार्ग को विकसित करके आगे ले जाने की, आगे बढ़ाने की जो इनकी सोच है, वह काफी सराहनीय है। एक बहुत प्रमुख बात है कि जहाँ अन्य जो साधन हैं, सड़क के माध्यम से परिवहन की व्यवस्था है, रेल के माध्यम से व्यवस्था है, इनकी तुलना में जल परिवहन 70 प्रतिशत तक सस्ता है। जहाँ सड़क पर प्रति टन माल की ढुलाई में 2 रुपए 58 पैसे का खर्च आता है, वहीं रेल के माध्यम से ढुलाई में 1 रुपया 41 पैसे का खर्च आता है, वहीं यदि जलमार्ग के माध्यम से माल की ढुलाई हो तो मात्र 1 रुपया 6 पैसे प्रतिटन की दर से खर्च आता है। इसलिए मैं कहना चाहूँगा कि यह रास्ता, यह माध्यम सबसे अच्छा, सबसे सस्ता, सबसे सुगम और पर्यावरण के लिए भी अच्छा है। जलमार्गों द्वारा माल ढोए जाने के दौरान जहाजों से प्रति टन किलोमीटर 32 से 36 ग्राम कार्बन डाई ऑक्साइड निकलती है जो सड़क परिवहन में बढ़कर 51 से 91 ग्राम तक हो जाती है।

16.00 hours

अतः यह पर्यावरण के हिसाब से भी बहुत उचित है, बहुत अच्छा है। कहीं-कहीं यह विचार आया है, कहीं कोई लेख किसी अखबार में छपा है कि नदियों के किनारे की जो बसावट, शहर और गांव हैं, जब जलमार्ग के माध्यम से परिवहन शुरू होगा तो ऐसी आशंका व्यक्त की गयी है कि उनके प्रदूषण का स्तर बढ़ जायेगा लेकिन मेरा मानना है कि यह सड़क मार्ग की तुलना में काफी कम है और मैं इन विचारों से सहमत नहीं हूं। क्योंकि इससे अच्छा और सुगम रास्ता नहीं है। मुझे तो लगा था कि यह कोरम पूरा करने की बात हो रही है लेकिन जब मैंने इस बिल का अध्ययन किया और इसके विषय में पढ़ा तो मैं माननीय मंत्री जी की प्रशंसा करना चाहूंगा कि इन्होंने काफी गहराई से इसका अध्ययन किया है और इसका गहराई से अध्ययन कराया है। इसकी जितनी संभाव्यता हो सकती है, देश में जलमार्ग की जितनी संभावना हो सकती है, उसको विकसित करने का जो प्रयास होना चाहिए, उसकी तरफ इनकी सोच है, इन्होंने कदम बढ़ाया है। हमारे बिहार में काफी नदियां हैं। बिहार की सबसे प्रमुख नदी गंगा है, जो बिहार को उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार, दो हिस्सों में बांटती है। उत्तर बिहार में कई सारी नदियां हैं। ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : कृपया, अब आप अपनी बात समाप्त करें।

श्री सुशील कुमार सिंह : महोदय, मैं एक-दो मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूं। उत्तर बिहार में कोसी और गंडक जैसी प्रमुख नदियां हैं, जिनमें पूरे वर्ष काफी मात्रा में पानी रहता है, उनका उपयोग इस जलमार्ग को विकसित करने में काफी सस्ता और सहायक होगा। दक्षिण बिहार की दो-तीन नदियां भी इस जलमार्ग में शामिल की गयी हैं। मैं उनकी प्रशंसा करते हुये यह कहना चाहूंगा कि पुनपुन नदी हमारे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आती है, मंत्री जी ने उसमें भी 35 किलमीटर तक जलमार्ग विकसित करने की बात इस बिल के अंदर की है। मैं इनको कहना चाहूंगा कि यह एक प्रमुख नदी है। पुनपुन नदी के 35 किलोमीटर जलमार्ग को बढ़ा कर जहां तक इसका उद्गम स्थल है और संभाव्यता हो सकती है, वहां तक इसमें जल मार्ग विकसित करना चाहिए। साथ ही, सोन नदी में 160 किलोमीटर तक जलमार्ग विकसित करने की बात की गयी है, इसको भी बढ़ाना चाहिए। कर्मनाश में भी यही बात की गयी है, उसकी लंबाई को भी बढ़ाना चाहिए, ताकि उनका पूरा का पूरा सदुपयोग हो सके। धन्यवाद।

SHRI E.T. MOHAMMAD BASHEER (PONNANI): Sir, I would thank you very much for giving me this opportunity to speak on this Bill.

Sir, by making this legislation, we are making a very effective move and it is really a welcome move. If this Bill is passed and then implemented properly in a time-bound manner, it goes without saying that that will revolutionize the transport sector. As was correctly pointed out by my friends, it is a safe, cost-effective and an environmental-friendly mode of transport. Cost-effectiveness itself is a great thing.

One HP can carry 4000 kilograms of load in water whereas it can carry only 150 kilogram and 500 kilogram by road and rail transport respectively. Similarly, it is an alternative transport system. We all actually know that traffic pressure on the highways is too much and accidents are also taking place very often. So, this will be a great relief for that. That also is an attractive part of it. Another attractive part of it is the resultant development which may take place because of this. Tourism promotion, creation of storage facilities, ship-building facilities, vessel repair facilities, inland container depots kind of things, employment opportunities are also possible. This should be a milestone for coastal shipping also.

As far as Kerala is concerned, we are happy to note that the Government has included Bhartapuzha - which is running through the heartland of my constituency - Kadalundi Puzha, Chaliyar, Kallada, Varappuzha, Pamba, Manimala, Valapattnam rivers. As is correctly pointed by my friend, Shri Premachandran, in his amendment, and mentioned by Shri Karunakaran, my suggestion is that north side should be extended from Kozhikode to Kasargode, and south side from Kollam to Kolachal; and the same should be taken into consideration.

There are anxieties to be addressed in this Bill. My colleagues were stating about the water level. Water level and the sustainability are in a dangerous position. We are all saying that rivers are in a sorry state of affairs. Pollution of river was our subject. We were very much discussing the said issue. What is happening on that count? Even rivers are disappearing. That is the situation. We have to be very careful in handling this kind of situation.

Another anxiety is about the formalities in getting permission. Getting permission from the Forest Department, following the regulations of Coastal Zones, etc. is an obstacle. I hope the Government would constitute an exclusive Cell for this purpose.

With regard to the financial implication, I am happy to note that the hon. Minister has made a statement that a sum of Rs.5 lakh crore in the next 10 years would be utilised for this purpose I am quite happy with the statement of the hon. Minister and I welcome the same.

The subject `water' is in the concurrent list. Hence, the Ministry should take the views of the State Government into consideration. The Ministry should take States into confidence. The issue of low lying bridges and structures in the rivers is also an important issue and the same may be addressed.

With these words, I support the Bill.

श्री अजय मिश्रा टेनी (खीरी) : सभापति महोदय, मैं राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक, 2015 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। जब 2014 में हमारी सरकार बनी तो इस देश में जो परिस्थितियां थीं, उन्हें हमारी सरकार ने बहुत गंभीरता से लिया और कैसे इस देश की समस्याएं दूर हों, उसके लिए लगातार प्रयास किए हैं। उसी में राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक लाने का काम माननीय गडकरी जी ने किया है। हमारे यहां पहले केवल पांच राष्ट्रीय जलमार्ग थे। 106 अन्य राष्ट्रीय जलमार्गों की पहचान करके बड़ी संख्या में इस देश में जलमार्ग द्वारा परिवहन प्रारंभ हो सके, उसके लिए उन्होंने सराहनीय प्रयास किया है। मैं सरकार को धन्यवाद देता हूं और इस विधेयक का समर्थन भी करता हूं। निश्चित रूप से इस विधेयक द्वारा जहां व्यापार बढ़ेगा, वहीं पर्यटन, पर्यावरण और परिवहन में भी बहुत सारी सुविधाएं मिलेंगी। इसलिए यह विधेयक बहुत ही आवश्यक था। जो भी सरकार कल्पनाशील होती है, वही ऐसी योजनाएं लाती है जिससे जनता, देश का भला होता है।

मैं अपने क्षेत्र की तरफ आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। 40 नम्बर पर एक राष्ट्रीय जलमार्ग की घोषणा की गई है जो फैजाबाद में घाघरा नदी से प्रारंभ होकर गंगा नदी और घाघरा के संगम तक जाने वाला है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा, मेरा लोक सभा क्षेत्र लखीमपुर खीरी है जो नेपाल के किनारे बसा है। उत्तर पूर्व में हमारा ऐसा क्षेत्र है जहां नेपाल की नदियों से भारी बाढ़ आती है। नेपाल की तीन बड़ी नदियां - कौड़ियाला, करनाली और मोहाना लखीमपुर में आती हैं। शारदा और सरयु दो बड़ी नदियां लखीमपुर जिले से निकलती हैं और बाद में हमारे क्षेत्र में ही गेरुआ नदी के माध्यम से घाघरा का रूप लेती हैं जिसका एक किलोमीटर से अधिक चौड़ा पार्ट है। नदी की एक किलोमीटर के अधिक चौड़ाई है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि वे फैजाबाद से जो जलमार्ग प्रारंभ करना चाहते हैं, उसे लखीमपुर से प्रारंभ करना चाहिए क्योंकि उसी जलमार्ग के किनारे बार्डर सड़क की घोषणा हुई है और बार्डर रोड बनने जा रही है। यह राष्ट्रीय जलमार्ग न होकर अंतर्राष्ट्रीय जलमार्ग का रूप ले सकता है।

नेपाल से जो परिवहन होता है, माल की ढुलाई होती है उसका लाभ भी देश को मिलेगा। हमारे यहां जल स्तर मात्र 20 फीट है, वहां बाढ़ के कारण बहुत नुकसान होता है। पिछले कुछ समय में जल के कारण हमारे क्षेत्र को बहुत नुकसान हुआ है। एक पूर्व प्रधानमंत्री थी, जिनका लोक सभा क्षेत्र रायबरेली हुआ करता था, उन्होंने लखीमपुर से शारदा नहर बनाई, जिसका कोई भी लाभ लखीमपुर को नहीं मिलता है, 1600 किलोमीटर की वह नहर दूसरे क्षेत्र के लोगों के लिए गई लेकिन नहर के किनारे हजारों एकड़ जमीन शीपेज से प्रभावित हो गई, जिसकी वजह से वहां केवल एक ही फसल होता है। किसानों को इससे भारी नुकसान हुआ, इस तरीके की आगे कोई घटना न हो, इस पर भी माननीय मंत्री जी ध्यान दें। राष्ट्रीय जलमार्ग को लखीमपुर से प्रारंभ करना चाहिए।

महोदय, इसी सत्र में कई विधेयक आएं, मुकद्मों को रोकने के बारे में भी एक विधेयक था। हमारे यहां मुकदमों की बड़ी लंबी फेहरिस्त हो गई है। मेरा सौभाग्य है कि मुझे आज बोलने का मौका मिला,

हम लोग सदन में नहीं बोल पाते हैं। बहुत बड़ी पार्टी के दो बड़े नेता हम यहां पर विधेयक बनाते हैं कि मुकदमे जल्दी समाप्त हों, त्वरित न्यायिक प्रक्रिया हो, विलंब से न्याय न्याय नहीं होता है। उन्होंने स्वयं के मुकदमे को रोकने के लिए डेढ़ साल तक माननीय उच्च न्यायालय में अपील की, अपील खारिज होने के बाद सदन के कार्य को बाधित करके न्यायालय पर दबाव बनाने का काम किया है। मैं सदन से अनुरोध करता हूं कि ऐसे लोगों को चिह्नित करना चाहिए। माननीय कलराज मिश्रा जी ने ग्रामीण अर्थव्यवस्था के सुधार के लिए एक खादी ग्रामोद्योग की स्थापना के लिए बात की थी। कुछ लोग ऐसे हैं जो शेयर इधर से उधर करते हैं, उनकी अर्थव्यवस्था मजबूत हो जाती है लेकिन देश की अर्थव्यवस्था खराब हो जाती है।

मैं राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक का समर्थन करता हूं और मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि राष्ट्रीय जलमार्ग सं. 40 को आप लखीमपुर से प्रारंभ करें।

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : महोदय, सरकार इस विधेयक के माध्यम से मौजूदा 5 जलमार्ग परिवहन को बढ़ाकर 106 करने का विचार कर रही है यानि 101 नए जलमार्ग का निर्माण का रास्ता निकला है। यह अच्छी बात है कि जलमार्ग से वस्तुओं की ढुलाई बहुत ही सस्ता है। मौजूदा जो 5 जलमार्ग हैं उनकी स्थिति भी दयनीय है, इन जलमार्गों पर कोई भी काम नहीं हो रहा है। सरकार का डाटा है कि इन मार्गों पर 0.3 प्रतिशत की ढुलाई हो रही है इस स्थिति में नए जलमार्गों के निर्माण पर 5,00,000 करोड़ रुपये का खर्च करना कितना उचित होगा? मेरा सरकार से अनुरोध है कि मौजूदा जलमार्गों को रेल, सड़क और बंदरगाह से इंटरकनेक्ट करने का काम किया जाए, जिससे आवागमन स्वतः बढ़ जाएगा। मेरे यहां वाराणसी-हल्दिया जलमार्ग है, इस मार्ग से कोई आवागमन नहीं होता है इसका मुख्य कारण गंगा नदी में गाद जम जाना है। सील्डिंग गंगा नदी के प्रवाह को रोकने में अहम भूमिका निभा रही है, इससे बाढ़ का खतरा भी पैदा होता है। जब तक सील्डिंग की समस्या से नहीं निपटा जाता है और इस पर कार्य नहीं किया जाता है तब तक गंगा नदी से जलमार्ग से आवागमन संभव नहीं है, जगह-जगह पानी का प्रवाह कम है, कई जगह मार्ग संकीर्ण हो गया है। एक प्रश्न यह भी उठता है कि साल के चार महीने बरसात के समय नदियों में जल अधिक रहता है, उस स्थिति में जलमार्ग का परिवहन सुगम हो जाता है लेकिन 8 महीने नदियों में जल नहीं रहता है।

हमारे यहां नदियों में जल का प्रवाह प्रकृति पर निर्भर है। पूरे वर्ष एक समान जल का प्रवाह नहीं होता। यही मुख्य प्रश्न है और इस बिन्दु पर व्यापक विचार-विमर्श किये बिना जल मार्ग परिवहन को सुचारू रूप से कार्यान्वयन करना बहुत ही मुश्किल लगता है। विशेषज्ञों का भी मानना है कि जल मार्ग से अधिक निर्माण एवं विकास के कारण जल प्रदूषण का भी खतरा बढ़ेगा, क्योंकि नदियों में मालवाहकों के ईंधन से जो प्रदूषण पैदा होगा, वह जल को ही प्रदूषित करेगा। ...(व्यवधान) साथ ही जल में अधिक हलचल भी होगी जिससे जल-जीव, विशेषकर मछलियों पर इसका प्रभाव पड़ेगा। आज हमारी नदियों की क्या हालत है? वह नाले बनती जा रही हैं। पूर्णतः नदियां प्रदूषित हो चुकी हैं, इसलिए पहले इन्हें प्रदूषित मुक्त करना चाहिए। आज नदियों को प्रदूषण मुक्त करने की परियोजनाएं भी बनती हैं लेकिन कार्य भी अधिक धरातल पर नहीं दिख रहे। ...(व्यवधान)

माननीय सभापति : कौशलेन्द्र जी, अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री कौशलेन्द्र कुमार : हमारी नदियों का जल ही पीने योग्य है, इसलिए इसे भी बचाने की आवश्यकता है। अगर हम प्राकृतिक जल को भी दूषित कर देंगे, तो भविष्य में पेयजल का भी गंभीर संकट पैदा हो जायेगा. ...(व्यवधान)

सभापति महोदय, मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। इन बिन्दुओं पर भी जल मार्ग का निर्माण करते समय ध्यान देना जरूरी है। प्राचीन काल में ही हम लोग जल मार्ग से ही यातायात करने के लिए निर्भर थे, किन्तु आजादी के बाद जल मार्ग की उपेक्षा के कारण आज यह स्थिति उत्पन्न हो गयी है। जल मार्ग की कुल यातायात भागीदारी 0.3 प्रतिशत है, यानी इसकी महत्ता ही समाप्त हो चुकी है।

महोदय, मेरा सुझाव होगा कि जल मार्ग की जो पांच परियोजनाएं पहले से हैं, उन्हें ही चालू करने का प्रयास किया जाये। बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय सभापति : मेरा सभी माननीय वक्ताओं से आग्रह है कि इस विषय पर बोलने वाले बहुत लोग हैं और समय को ध्यान में रखते हुए मंत्री जी का रिप्लाई पांच बजे होना है। इसलिए आप सब दो-दो मिनट में ही अपनी बात कह दें, तो अच्छा रहेगा।

श्रीमती रमा देवी (शिवहर): सभापति महोदय, हमारे समय में ही समय कम हो जाता है। ...(व्यवधान)

सभापति महोदय, सबसे पहले राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक, 2015 जो माननीय मंत्री जी लेकर आये हैं, मैं उसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ी हुई हूं। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को हृदय से धन्यवाद देना चाहती हूं क्योंकि ये जनता के बहुत शुभचिंतक हैं और आजादी के बाद से आज तक जो जगह नहीं मिली थी, इनके कामों से हमें वह जगह मिल रही है। यह विषय भी आता है कि इतनी दूर सोचकर उसे धरती पर उतारना है। पहले पांच नदियों का समागम था, लेकिन आज 106 नदियों को जोड़ने की जो बात है, वह समय के अनुसार बहुत लाभ पहुंचायेगा। इसलिए हम चाहते हैं कि यह अंतर्देशीय जल परिवहन ईंधन गुणवत्ता के बिन्दु से परिवहन का सबसे सस्ता माध्यम माना जाता है। इसी के चलते विश्व समुदाय ने समुद्र मार्ग से जल परिवहन की व्यवस्था चला रखी है। इस अभियान से भारत भी अछूता नहीं है। देश के विकास में जल मार्गों का महत्वपूर्ण योगदान हो सकता है, क्योंकि जल परिवहन के साधन, ऊर्जा की खपत, आर्थिक लागत और पर्यावरण की दृष्टि से महत्वपूर्ण विकल्प हैं। इनसे ईंधन की बचत हो सकती है और इनके संचालन के लिए बड़े और खर्चीले निर्माण की भी आवश्यकता नहीं होती। अमेरिका, चीन और यूरोप के देशों में जल मार्ग परिवहन के मुख्य साधन हैं। भारत में भी आजादी से पहले, सदियों से यह परिवहन का मुख्य साधन रहा है, परन्तु आजादी के बाद इसकी उपेक्षा की गयी। परिणामस्वरूप आज सड़क और रेल परिवहन पर काफी दबाव बढ़ गया है।

इसलिए इस विधेयक की विशेषता का इस बात से पता चलता है कि एक हार्स पावर से ज्यादा सड़क क्षेत्र से सिर्फ 150 किलो और रेल मार्ग से 500 किलो भार ढोया जा सकता है, वहीं जल मार्ग क्षेत्र से 4000 किलो भार ढोया जा सकता है। विश्व बैंक के द्वारा किये गये एक अध्ययन के अनुसार जहां राजमार्ग द्वारा एक लिटर ईंधन द्वारा 105 टन किलोमीटर ले जाया जा सकता है, वहीं रेल द्वारा 85 टन किलोमीटर और सड़क मार्ग द्वारा सिर्फ 24 टन किलोमीटर माल ढोया जा सकता है। जल मार्ग से यातायात का खर्च 30 पैसे प्रति किलोमीटर आता है जबकि रेल मार्ग और सड़क मार्ग परिवहन में यही खर्च 1.5 रुपये प्रति किलोमीटर तक आता है। जापान और कोरिया जैसे देश भी जल मार्गों पर निर्भर हैं, जबकि भारत में यह अभी यातायात के लिए मात्र 3.3 प्रतिशत है। अध्ययनों से पता चलता है कि जल मार्गों द्वारा माल ढोये जाने के दौरान जहाजों के प्रति टन किलोमीटर 32 से 36 ग्राम कार्बन डाइआक्साइड का उत्सर्जन होता है। सड़क परिवहन में कार्बन डाइऑक्साइड प्रति टन किलोमीटर 51 से 91 ग्राम और 32 से 36 ग्राम हो जाती है। इन रिपोर्टों से पता चलता है कि जल परिवहन देश में भार वहन का सबसे सस्ता और पर्यावरण के लिए सबसे उत्तम माध्यम है। इस विधेयक के माध्यम से सरकार देश की नदियों को जलमार्ग से बदलने के लिए तैयार है। इसके अंतर्गत लगभग देश की 101 नदियों को जलमार्ग में तब्दील करने का प्रस्ताव है। इससे भूतल और रेल यातायात का बोझ कम होगा। देश का आर्थिक विकास होगा। देश की गरीबी कम होगी। आने-जाने में जो दिक्कतें हो रही हैं, कम होंगी। बिहार के माननीय सदस्य जिन नदियों का नाम ले चुके हैं, उन सारी नदियों को इसमें शामिल किया जाएगा तो बहुत अच्छा होगा।

मैं माननीय मंत्री जी का बहुत धन्यवाद करती हूं कि वह दिन में काम करते हैं और रात को सोचते हैं और सपना साकार करने के लिए यहां बैठे हैं। धन्यवाद।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, I rise to fully support the Bill. I also take this opportunity to congratulate the hon. Minister Shri Nitin

Gadkariji for moving such a Bill. During the discussion on the Supplementary Demands for Grants, I have stated that the maximum expenditure in the Plan Expenditure is from the Road Transport and Shipping. There is an excellent performance on the part of the Ministry Road Transport as well as on the part of the Ministry of Shipping. I also take this opportunity to congratulate the hon. Minister and his Ministry for that.

The significance of inland water transport has already been narrated by most of the hon. Members of this House and I do not want to repeat it. The transport of hazardous substances is the most important thing. The inland water waterways transport system is the eco-friendly transport system. We are having 14,500 kilometres of inland waterways in our country. Unfortunately, we are not able to exploit the potential which we do have. That is a very sad picture even after 7 decades of our Independence.

I would like to suggest to the hon. Minister that if the Government is able to develop this potential, definitely it will be a record as far as our country is concerned. It will contribute positively to the GDP of our country. The economy of our country will definitely be boosted. So, I fully support this Bill.

Sir, development of waterways involves dredging, barge construction and operation, terminal construction and operation facilities for the navigation, etc. So many other facilities have to be provided for smooth navigation. Definitely it will result in an increase not only in GDP but also in employment generation. It will definitely be having a positive impact. So it is a welcoming step on the part of the Government in moving such a Bill. So, 106 more waterways are to be declared as national waterways.

My only concern, which I would like to share with this House, is regarding the cooperative federalism. My only submission is that whether the States have been taken into confidence while arriving at such a Bill or legislation? Since the time constraint is there, I am not going to explain the constructional aspects in the Union List. List 1, Entries 24, 30 and 56 – these will come within the purview of the Union List. I do accept it because shipping and navigation on inland waterways, as declared by the Parliament, are within the purview of the Government of India. But Entries 56 and 17 – Absolute authority is being given to the State on the subject of water. Water, appurtenant land and river bed are confined to the State Subject. The Statement of Objects and Reasons of this Bill says: "The enactment of the proposed legislation will in no way impinge on the rights of the State Governments for usage of water, ownership of appurtenant land, minerals, metal, sand, etc., rather usher in development of transportation and tourism in States." There is a little big of contradiction. It is because the appurtenant land is being used for the construction of the terminals and other facilities which will definitely affect. I am not objecting to it. But, how will this issue be addressed? That is the first point, on which, I would seek the clarification from the hon. Minister.

Secondly, there are certain principles for declaring a waterway as a national waterway. Studies had started from 1956-57. I am not going into the Study Reports. Almost all the Study Reports had come to a conclusion that for declaring a waterway as a national waterway, three conditions had to be fulfilled. First, it should possess the capability of navigation of mechanically propelled vehicles of a reasonable size. Secondly, it should have 45 metres width channel and 1.5 metres depth. Thirdly, it should be a continuous stretch of 50 kilometres.

I would like to know whether these three conditions are being fulfilled in the case of newly declared 106 National Waterways in this Bill.

Sir, I am coming to the issue regarding conflict of interest. Section 14 (1) of the Inland Waterways Authority of India is very specific. Many powers and functions are vested with the Inland Waterways Authority of India. Definitely, there is a conflict with the State interest and with the Inland Waterways Authority of India Act. As regards funding, the Minister's dream is absolutely fine.

Sir, now I come to my issue relating to my constituency. The hon. Minister may kindly see that the National Waterway No.3 was started in the year 1993. Still it is not completed. The most inefficient organization in the country is the Inland Waterways Authority of India. Nothing is being done. Still, the National Waterway No.3 is going on. Kindly complete the National Waterway No.3 in a time bound manner.

I will move my amendments at the appropriate time.

Thank you very much.

SHRI K. PARASURAMAN (THANJAVUR): Hon. Chairperson, Sir, I would like to express my sincere thanks and gratitude to my beloved leader, hon. Chief Minister, Puratchi Thalaivi Amma for allowing me speak on the National Waterways Bill, 2015 in this august House.

Sir, the hon. Chief Minister, Puratchi Thalaivi Amma, has urged the Union Government for interlinking of peninsular rivers and also for the nationalization of rivers to facilitate economic development in the country. The Government has notified a Special Committee for Interlinking of Rivers, as requested by our beloved leader, Puratchi Thalaivi Amma, on 3rd June, 2014. All Inter-State rivers should be nationalized so that water resources of the country are optimally utilized. The Union Government must look into this matter seriously and implement it in a time bound manner.

The Cauvery River is the lifeline of Tamil Nadu, particularly for the millions of farmers in the delta regions in Tamil Nadu. Our beloved leader, Puratchi Thalaivi Amma has been praised as '*Cauvery meetuedutha Cauverythaye*' by the people of Tamil Nadu for her outstanding success in the legal battle for restoring the rights of Tamil Nadu in getting water from the river Cauvery. With the notification of the final order of the Cauvery Water Disputes Tribunal, the scheme for modernization of the canal system in the Cauvery basin at a cost of Rs.11,421 crore may be accorded approval. This request of our beloved leader, Puratchi Thalaivi Amma, on 3rd June, 2104 may be approved at the earliest.

Under the guidance of the hon. Chief Minister, Puratchi Thalaivi Amma, the Tamil Nadu Government had submitted a proposal for extension, renovation and modernization of the Grand Anicut Canal in Thanjavur and Pudukkottai districts costing Rs.2,610 crore to the Central Water Commission, and the Commission also gave the in-principle consent. I would urge the Government to consider this important proposal and allocate the requested funds at the earliest for the speedy implementation of the Grand Anicut Canal project.

The hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma, had sought the assistance of the Union Government for the implementation of the proposal to divert the flood waters of the river Cauvery to drought-prone areas by linking the rivers Cauvery, Vaigai and Gundar at a cost of Rs.5,166 crore. This very important project benefiting the people of the dry track of the Southern Regions in Tamil Nadu was unreasonably kept pending and

later on returned by the previous Government. This project proposal should be approved expeditiously.

Now, the Union Government has evolved a policy for an integrated development of Inland Waterways throughout the country and has accordingly identified 101 new National Waterways apart from the five existing National Waterways.

The National Waterway-19 in Bhavani River will cover a length of 94 kilometres from Bhavanisagar Dam, Sathyamangalam to confluence of Bhavani and Kaveri. The National Waterway-51 in Kaveri-Kollidam River covers a length of 364 kilometres from Uratchikottai Barrage to confluence of River Kollidam with Bay of Bengal at Pazhaiyar. The National Waterway-66 in Manimutharu River covers a five kilometres stretch from Manimutharu Dam to confluence with Tamaraparani River near Aladiur.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude, now.

SHRI K. PARASURAMAN : Please give me a minute, Sir. I am concluding.

The National Waterway-74 in River Palar covers about 141 kilometres of length from Virudampattu rail bridge, Villore to confluence with Bay of Bengal at Sadurangapattinam. The National Waterway-78 in Pennar River covers about 29 kilometres from Penna Barrage, Pothireddypalem to confluence with Bay of Bengal near Kudithipalem, National Waterway-93 in Tamaraparani River covers 64 kilometres stretch from Sulochana Mudaliyar bridge, Tirunelveli to confluence with Bay of Bengal near Punnaikayal.

HON. CHAIRPESON: Kindly conclude, now.

SHRI K. PARASURAMAN: The National Waterway-100 in Vaigai River covers 45 kilometres length from Barrage near Anai Patti to Viraganoor Dam...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Now, Shri Rahul Kaswan

SHRI K. PARASURAMAN: Sir, in the end, I would urge upon the Government to expedite the implementation of the interlinking of peninsular rivers and the nationalisation of all the rivers in the country as requested by our hon. Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma to attain peace, prosperity and progress.

With these words, I conclude. Thank you.

SHRI RAHUL KASWAN (CHURU): Hon. Chairperson, I rise to support the National Waterways Bill, 2015.

Developing the waterways of our country to make it safer, most economical and environment-friendly, is the need of the hour. Due to a large network of feeder State highways, District roads and Village roads, the potential of National Highways has been exploited fully. However absence of such a network for Waterways has resulted in gross underutilisation of the potential of National Waterways. The State Governments have not been able to take adequate measures for the development and maintenance of Inland Waterways due to insufficient financial outlays, lack of expertise and other pressing priorities. Thus the Central Government has to take initiatives to develop this sector.

Sir, while the National Highways contribute to about 40 per cent of the road accidents today primarily due to trucks, using water transportation can reduce the number of road accidents and resulting casualties significantly, it also reduces treatment and rehabilitation costs to a great extent. Moreover the land acquisition for the Highways and Roads has been a major problem, which has not only evolved into a sensitive issue, it has also become a time consuming and costly exercise. Switching to water transportation would be the most viable option to reduce the dependency on roads, particularly for the transportation of bulk and oversized cargo. In addition to this, waterways have lots of tourist potential especially for pilgrimage as many famous pilgrim centres located on the river side.

Sir, currently, there exists five National Waterways, which have been declared so by the Central Governments by various Acts of Parliament. Development works on these National Waterways were taken up by the Inland Waterways Authority of India (IWAI), a statutory organisation, in the year 1986.

Since 1986, only five Waterways have been nationalized because of the extensive legislation involved in declaring each Waterway a National Waterway. Moreover only three National Waterways have the required infrastructure to be fully operational. For the rest two, the development work is still in progress. Thus the need for such an integrated Act was felt because with the introduction of the National Waterways Bill, 2015, the Government proposes to declare 101 Inland Waterways among 24 States as National Waterways in addition to the five existing National Waterways.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude, now.

SHRI RAHUL KASWAN: Sir, the Confederation of Indian Industry stated that the Bill is expected to give a boost to inter-model shift from road and rail to waterways, thus ensuring reduced carbon footprint and cost. The cost of Waterways is barely 50 paise per kilometres when compared to Re. 1 for Railways and Rs. 1.5 for the Road sector. The proposed Bill can open significant private sector opportunities in the areas of dredging, barge construction and operation, barge repair facilities, terminal construction and operation, storage facilities, navigation , consultancy etc., which can positively contribute to the economic growth of the country. It is estimated that the development of the Waterways sector would entail investment of more than Rs. One lakh crore; and around one lakh employment opportunities would be created.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude, now.

SHRI RAHUL KASWAN: Sir, please give me two minutes, more.

In the end, I would like to thank the hon. Minister for introducing this very important legislation in Parliament as it was the need of the hour. The Waterways of India have bourgeoning potential to lead India into a new era of development. This legislation will solve many problems, which have stood as roadblocks in the way realizing the full potential of the Waterways.

I would kindly request the Minister to look into the following suggestions: -

A time frame is required for the completion of the requisite studies for the development and utilization of the waterways;

The Government should take necessary follow up action on the Inland Water Transport Policy Document of 2001;

Replicate the successful model used for the development of the five existing waterways, onto the proposed 101 additional National Waterways;

And, look into the creation of a State Level Water Management Committee with representation from the State Government to increase efficiency and encourage decisions.

I support this Bill and I thank you

*__SHRI SAUMITRA KHAN (BISHNUPUR):__ Respected Sir, I am a Bengali, therefore I will speak in Bengali. We all know about National Highways and we also know about the state roads and transport systems. Now we see that transportation by in land waterways has started. Thus today, sitting in this august House, I must salute a person, Hon. Chief Minister of West Bengal, our respected leader, who has given me the opportunity to be elected as a Member of Parliament for the first time. It is because of her that I am able to deliver this speech here. I pay my heartfelt respect to our Didi.

India is a riparian country and many of its cities are on the banks of river. Since our childhood we have been reading about rivers and water bodies. All the races viz Aryans, Non-Aryans, Mughals, British have come to India through waterways. But today 69 years have passed. National Waterways was set up in 1987 like the National Highways. However it has not been developed any further. We find NH-1, NH-2 but do not see National Waterways 1, 5 or 6. For the first time we are going to have 101 new National Waterways and their numbers can be found beside the rivers just like Highways. This is really necessary. We have heard a lot about this Bill and we have also learned a lot from the discussion. But it should be remembered that river Ganga is a very important river on the bank of which lies the city of Kolkata. It was once the capital of India. The Waterway that was to link Kolkata and Allahabad has not been completed as yet. This Allahabad – Haldia Waterway should be completed as early as possible. The most important point is that the barges and boats which operate on the river should be given subsidies. Without subsidy nothing much can be achieved. People must be encouraged more and more to use the Waterways and for that subsidy is extremely necessary. In several rivers, water is available for only six months; what about the rest of the year when they are dry? As the fishermen are helped by the Government during lean reason, (our Hon. Chief Minster has extended support to the fishermen already) similarly, the boatmen should also be encouraged with subsidy. If that is done then the attempt to develop inland Waterways will be successful. With these few words I thank you for allowing me to speak and I conclude my speech.

श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर): अधिष्ठाता महोदय, निश्चित ही आज भारतीय जलमार्ग का जो विधेयक आया है। इस पर हमारे बहुत सारे विद्वान साथियों ने बहुत सारे आंकड़े प्रस्तुत किए थे। लेकिन आंकड़ों को वास्तविकता में बदलने का काम हमारे विद्वान मंत्री जी ने किया है, जिसके लिए मैं उनको हृदय से बधाई देता हूं। बधाई देते हुए मैं हमारी विरासत पर चिंतन करने के लिए हमारा मन विवश हो जाता है कि जब भारत समृद्धशाली था, जब भारत शक्तिशाली था, जब भारत विश्वगुरू था तब भारत का जल मार्ग ही सबसे उन्नत हुआ करता था। भारत के जलमार्ग के व्यापार की जो व्यवस्था थी, उस व्यापार व्यवस्था को देखने के लिए, उस भारतीय जलमार्ग की विशेषताओं को देखने के लिए बहुत सारे व्यापारी भारत में व्यापार करने के लिए आए, जैसा कि ईस्ट इंडिया कंपनी भी आई और उसने व्यापार के माध्यम से हमारे देश के ऊपर अधिकार करने का काम भी किया।

महोदय, हमारी इस सरकार के बनने के बाद से जल तत्व की प्रधानता जीवन में और इस प्रकृति में सदैव रही है। इस शरीर में भी 90 प्रतिशत जल की मात्रा है। पूरे पृथ्वी पर लगभग 3/4 भाग जल की प्रधानता है। लेकिन वास्तविकता है कि जल के उपयोग और उपभोग को जब हम पहचानते थे, जब हमारी परम्परा रही थी, जल ही जीवन को जब हम आधार मानते थे तो हम इन नदियों की पूजा भी करते थे। उस समय हमारी परिकल्पना थी, हमारे देश की विरासत थी कि गंगा, सिंधु, कावेरी, जमुना, सरस्वती, रेवा, महानदी, गोदा, ब्रह्मपुत्रे पुनात्मा। इस माध्यम से हमारे प्रधान मंत्री जी ने जिस तरह से नमामि गंगे परियोजना को लाकर चार हजार करोड़ रुपये से ऊपर का बजट दिया है, उसी से प्रेरणा लेकर हमारे विद्वान मंत्री जी ने आज भारत को जलमार्ग के रूप में एक बहुत बड़ी सौगात देने का निर्णय लिया है। सरकार बनने के बाद ही सागरमाला परियोजना के आधार पर जिस तरह से इन्होंने नया कंसैप्ट देश में लागू करने का प्रयास किया और उसे आगे बढ़ाते हुए आज तटवर्ती क्षेत्रों को जो 106 तटीय राजमार्ग देने का काम कर रहे हैं, उससे मन आज यह सोचने पर विवश होता है कि निश्चित ही आने वाले समय में भारत के आयात-निर्यात माल की ढुलाई का जो आधार है, वह 90 प्रतिशत भाग जहाजों पर निर्भर है, लेकिन हमारी जो हिस्सेदारी है, वह मात्र दस प्रतिशत है। महोदय चूंकि आप समय की कमी के कारण मुझे बार-बार टोक रहे हैं, मुझे इस विषय पर बोलना बहुत कुछ था, लेकिन मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देते हुए निवेदन करना चाहूंगा कि मैं उत्तर प्रदेश से आता हूं और उत्तर प्रदेश की घाघरा नदी को माननीय मंत्री जी ने इसमें सम्मिलित किया है, इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूं और मैं चाहूंगा कि वह राप्ती नदी, जो नेपाल की तलहटी से निकलकर भारत के जलमार्ग के व्यापार का कभी आधार हुआ करती थी, यदि आप राप्ती नदी को भी इसमें जोड़ेंगे तो पूर्वी उत्तर प्रदेश के लिए यह एक विशेष सौगात होगा।

इसके अलावा इस जलमार्ग की व्यवस्था से माननीय मंत्री जी ने जो नई व्यवस्था दी है, इससे आने वाले समय में बाढ़ का भी प्रकोप कम होगा और किसानों को देशवासियों को भी इसका लाभ मिलेगा। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

16.42 hours (Hon. Deputy Speaker *in the Chair*)

SHRI ARVIND SAWANT (MUMBAI SOUTH): Thank you Deputy-Speaker, Sir, I am standing here to heartily welcome and congratulate the hon. Minister for bringing up this National Waterways Bill. I knew the gentleman for a long time. Our Minister is such a man that whatever he speaks, he means it and what he means, he acts accordingly. Today, he has brought this Bill to resolve the issue of transportation. The highways are burdened; the railways are burdened and that is the only alternative we have. But nobody looked at it. There is a Minister who is looking at it. Therefore, in the beginning itself, I heartily congratulate him.

Sir, I have some suggestions to give as well as some clarifications to seek. We have rainfed rivers. When we need a minimum water level up to two metres, the rainfed rivers may not have that level continuously for 12 months. So, what exactly are we going to do? I think the waterways authority should have a techno-economic feasibility study of it. Then, after verifying the feasibility, they should propose for these 106 national waterways.

Then, for doing this, we need the financial support. But what is happening right now? The work on National Waterways 4 and 5 have slowed down for requirement of financial support. What financial support are we going to get to complete these projects?

Sir, for getting these projects cleared, we have to go through four different Acts – the Environment (Protection) Act, the Wildlife Protection Act, the Indian forest Act and then Coastal Regulation Zone notification. I request the hon. Minister to have a special body to coordinate with all the different Departments so that the issues are resolved immediately.

HON. DEPUTY SPEAKER: The hon. Minister will reply at 5:15 pm. I request you to please conclude so that other Members may get a chance to speak.

SHRI ARVIND SAWANT: I finish in just two minutes.

Sir, the river water is also used for irrigation, drinking, power generation and other purposes. There again the States have their own problems. So, we have to deal with the States also. I request the hon. Minister that in this respect let us have a committee at the State level. This Committee will coordinate with the Central Government and resolve the issues.

We have the headquarters only at Delhi. Why can we not have regional offices at the State-level also who will coordinate with you and the problem can be solved? I have said it a number of times that we need to do de-silting and dredging of all the ports because de-silting is not done. Right now, what has happened with the river Ganga? One cannot find a depth of two meter level in the Ganga base itself. Therefore, my request is that estimation regarding how much water is required has to be done and that estimation should be done on a weekly basis so that transportation can done.

Before concluding, I have two small suggestions. A Report has come from the Committee and the Committee has recommended that the following rivers / canals -- that have great potential for being considered to be developed as national waterways -- have not been considered in these 101 waterways mentioned here. I would like to request you that Vasai Creek to Kalyan, Mumbai to Dharamtar, Rajpuri means Murud or Dighi to Mumbai Vasai are to be incorporated here. I would request you to kindly incorporate these too in it.

I wholeheartedly support the Minister for bringing this Bill and giving a great sigh of relief to the entire country because of this development that is taking place today. Thank you, Sir.

श्री गोपाल शेट्टी (मुम्बई उत्तर) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस बिल पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ कि जब कभी भी ट्रांसपोर्टिंग सिस्टम के बारे में इतिहास लिखा जाएगा तो नितिन गडकरी जी का नाम उसमें स्वर्ण अक्षरों में लिखा जाएगा, इस बात को सभी सदस्य मानेंगे। मैं बहुत छोटी सी बात बताना चाहूंगा कि इसी विभाग ने इनको बहुत बड़ा भी बनाया है, लेकिन इसी विभाग ने इनको महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री पद से भी दूर रखने का काम किया है, मैं अपनी यह भावना भी यहां पर व्यक्त करना चाहता हूँ। ...(व्यवधान)

महोदय, वैसे देश भर में सभी लोगों ने इस बात को व्यक्त किया है कि जलमार्ग सबसे सस्ता मार्ग है। जलमार्ग में किसी भी प्रकार का मेंटेनेंस का खर्चा नहीं होता है। जैसे रोड़ ट्रांसपोर्ट में हम लोग साल भर में करोड़ों रूपये का खर्चा करते हैं और बहुत सी मैनपॉवर का भी उसमें उपयोग होती है। लेकिन एक मार्ग ऐसा है, जिसमें कोई खर्चा नहीं होता है, लेकिन उसके बारे में भी पिछली सरकरों ने इतने सालों तक कोई काम नहीं किया है। मुझे पूरा विश्वास है कि नितिन गडकरी जी आने वाले दिनों में इस क्षेत्र में भी अपनी क्रांति करते हुए दिखाएंगे और देश को बहुत आगे बढ़ाएंगे।

महोदय, जलमार्ग में एक्सिडेंट भी कम होते हैं। रोड़ पर इतने सारे एक्सिडेंट होते हैं, लोगों की जानें जाती हैं। मैडिकल डिपार्टमेंट और सिस्टम भी इसमें एंगेज होता है। जिन व्यक्तियों का एक्सिडेंट होता है, उनके घर-परिवार के अन्य व्यक्ति भी इसमें बहुत हैरान परेशान होते हैं, इसमें इतनी बड़ी हानि होती है। आने वाले दिनों में जितना हम जलमार्ग को बढ़ावा देंगे, उतना ही देश की जीडीपी आगे बढ़ेगी, लोगों को काम-काज करने का मौका मिलेगा। इस बिल के माध्यम से विचार व्यक्त करते हुए मैं अपने क्षेत्र का छोटा सा निवेदन करना चाहूंगा। मुंबई में वरसोवा से मडजेट्टी रोड़ तक महाराष्ट्र सरकार ने एक नया नियम बना कर जलमार्ग से एक फेरीबोट का सुविधा उपलब्ध करा कर दी है। हमारे कोली समाज के लोग दस रूपये में वहां यात्रा सुविधा की सर्विस दे रहे थे। उसे कस्टम डिपार्टमेंट के लोगों ने बंद करने का काम किया है। मैं एक सांसद के नाते पांच-छह महीनों से केंद्र सरकार के पीछे पड़ा था। मैं मंत्री महोदय जयंत सिन्हा का धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने परमिशन दी है, लेकिन मैं माननीय नितिन गडकरी जी के माध्यम से इस विषय में यह मांग करना चाहूंगा कि उन्हें इस विषय पर ध्यान दे कर संबंधित अधिकारियों की इंक्वायरी भी करनी चाहिए। वहां पर एक *â€¦* नाम का आदमी दिन भर कोई काम नहीं करता है, मुफ्त में पगार लेता है और दिन भर शराब पी कर लोगों को परेशान करता रहता है।

HON. DEPUTY SPEAKER: The officer's name will not go on record.

...(*Interruptions*)*â€¦*

श्री गोपाल शेट्टी : गलत रिपोर्टिंग दे कर इस जलमार्ग को उसने बंद करने का काम किया है, जिससे सामान्य लोगों को बहुत परेशानी हुई है। मैं गडकरी जी से निवेदन करूंगा कि वे इसके बारे में इंक्वायरी करें। *â€¦* के साथ-साथ में जो कस्टम डिपार्टमेंट के ऑफीसर्स हैं, उसकी भी इंक्वायरी कर के पूरी रिपोर्ट सदन को पेश करें। मैं इस प्रकार का निवेदन करना चाहता हूँ।

धन्यवाद।

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA): Thank you, hon. Deputy-Speaker, Sir. I commend the efforts of Shri Nitin Gadkari and the NDA Government for bringing the National Waterways Bill to the Parliament and bringing focus to the development of inland waterways in the country.

Inland waterways are the most cost-effective of the three modes of transport, namely, air, rail and road. It is cost-effective, environment-friendly

and also a fuel-efficient mode of transport.

The National Waterway-4 connects Andhra Pradesh and Tamil Nadu. The State Government, under the leadership of Shri N. Chandrababu Naidu, is eager to operationalize the Buckingham Canal as a part of the National Waterway-4 Project connecting Kakinada to Puducherry through canal system *via* Chennai. The overall project is estimated to cost Rs. 3426 crore. The segment of facility in Andhra Pradesh is 888 kilometres, which is expected to cost Rs. 2800 crore. The Government's Infrastructure Mission envisages construction of eight terminals at Kakinada, Rajahmundry, Eluru, Kothapatnam, Mypadu, Dugirajapatnam, Vijayawada and Tadepalligudem. I would request the hon. Minister to take up the matter with the Tamil Nadu Government and support Andhra Pradesh in operationalisation of NW-4 at the earliest.

I would request the Government to look into the development of canals in Vijayawada City also. Vijayawada is a City of Canals. It is having three canals in the City, which is my constituency. However, these canals have become no more than drains. I would request the Central Government to allocate funds for rejuvenation of the canal network in Vijayawada and beautification of areas surrounding the canals. It is our endeavour to provide open recreation spaces to the people of the City and what better place to start than with the canals in Vijayawada City.

While the Bill is welcome and is an enabling feature for the development of inland waterways in the country, I would like to draw the attention of the Minister to certain important aspects that are a hindrance to the same.

The 223rd Report of the Parliamentary Standing Committee on National Waterways Bill notes that the Inland Waterways Authority of India (IWAI) is seriously understaffed with the sanctioned strength of only 419 permanent staff members. If IWAI is to carry out its functions efficiently, it is most important to enhance its capacity, both in terms of human resources and finances. The Twelfth Five-Year Plan has made an allocation of Rs. 1500 crore to IWAI, which was just Rs. 35 crore in the entire Eighth Plan period. Thus, this is a significant improvement, but in front of the mammoth investments required for the development of waterways, the amount allocated is peanuts. In development and creation of waterways of a width of 30 to 40 metres and a drought of two to three metres, retention of water levels throughout the year and removal of encroachments pose a major challenge. The existing bridges over the river should be redesigned. These activities involve significant finances and hence the allocation made to IWAI should be enhanced.

Further, there is a question of coordination between the Centre and the State. The Standing Committee Report recommending the creation of a State Level Water Management Council with representatives from the State Government should be considered for overseeing the development of national waterways and to resolve the issues at State level only. The decentralisation would, no doubt, speed up the process of waterways development.

Most of the rivers are in the eco-sensitive zone and thus require environmental clearances for any construction activity to take place. Provisions of the Environmental Protection Act, 1986; the Wildlife Protection Act, 1972; the Indian Forest Act, 2006; and the Coastal Regulation Zone Notification will apply to these waterways. As such, getting these required clearances for these number of waterways would not be so easy. For this purpose, a Special Cell may be created

with the consent of the Heads of the Ministries concerned so that the probable bottlenecks at every stage may be cleared without any hindrances. I believe that the National Waterways Bill is a step in the right direction. I congratulate the Minister for taking up the development of inland waterways in a serious manner. We welcome the Bill. Thank you.

श्री चिन्तामन नावाशा वांगा (पालघर): महोदय, मैं राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक, 2015 को सपोर्ट करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं प्रधानमंत्री जी और गडकरी जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि वे एक अतिमहत्वपूर्ण और क्रान्तिकारी कानून हाउस में लाए हैं। गडकरी जी के बारे में क्या कहूँ, महाराष्ट्र में इन्हें रोडकरी कहते हैं।

जब मुम्बई से पूना एक्सप्रैस हाईवे बनाना था तो किसी को भी नहीं लगता था कि पूना के लिए रोड बनेगा, लेकिन इन्होंने बनाकर दिखाया। बाद में मुम्बई में बांद्रा से लेकर कोस्टल हाईवे वर्ली तक बनाया। जब उसका प्लान बनाया, भूमि पूजन हुआ तो लोगों ने इसको क्रिटिसाइज़ किया कि समुद्र में तीन-चार किलोमीटर तक ब्रिज कैसे बनाएँगे, लेकिन वह भी कम खर्चे में इन्होंने बनाकर दिखाया। प्रधान मंत्री सड़क योजना का भी इनको श्रेय देना चाहिए। अभी लैंड एक्वीज़ीशन एक्ट सदन में आया तो हमारे अपोजीशन के मित्रों ने उसको अपोज़ किया। तब मुझे भी लगता था और गडकरी साहब को भी लगता होगा कि लैंड एक्वीज़ीशन में लोग रोड के लिए अपोज़ कर रहे हैं। अभी रोड बना रहे हैं तो हमें सोचना चाहिए कि आल्टरनेट क्या हो सकता है? जो नेशनल वाटरवेज़ कानून आएगा, इसमें भी लैंड एक्वीज़ीशन में जैसे ज़मीन मिलने के लिए प्राबलम आ रही थी, इसमें भी वैसा कुछ हो सकता है क्योंकि वाटरवेज़ के लिए जो नदियों का उपयोग किया जाएगा, तो नदियों का पानी तो स्टेट सब्जैक्ट है। वाटर लैवल के बारे में भी कानून में कुछ करना पड़ेगा।

महोदय, देश में जो नए नेशनल वाटरवेज बनाने की बात है, इसका सबसे ज्यादा लाभ महाराष्ट्र को मिलेगा। पश्चिम बंगाल को भी 14 वाटरवेज़ का फायदा मिलेगा और महाराष्ट्र को भी डायरैक्टली या इनडायरैक्टली 14 वाटरवेज़ का फायदा मिलेगा। मेरे क्षेत्र में उल्हास रिवर पर कल्याण, ठाणे और मुम्बई का जो समावेश किया है, इसका लाभ तो बहुत होगा। अभी मुम्बई में जाने के लिए मुम्बई अहमदाबाद हाईवे है। वह भी 6 लेन का है। इस साल 2016 से वह 8 लेन का हो जाएगा। बड़ौदा से लेकर मुम्बई एक्सप्रैसवे जा रहा है। कोस्टल हाईवे का भी कंस्ट्रक्शन का काम चालू है लेकिन तीन एक्सप्रैस हाईवे होने के बाद, जबकि पूना से भी एक्सप्रैस हाईवे आता है, दूसरी रोड आती है, नासिक से भी रोड आती है, लेकिन मुम्बई के लिए जो पब्लिक आती है, उसमें ओवरक्राउडिंग हो जाती है जिस कारण मुम्बई में भी बहुत प्राबलम आ रही है। ...(व्यवधान)

SHRI GEORGE BAKER (NOMINATED): I thank you, hon. Deputy-Speaker for giving me this opportunity to speak in this august House. I should like to congratulate our progressive NDA Government under the wonderful leadership of our Pradhan Mantri Shri Narendra Modi. I should also like to congratulate Shri Nitin Gadkari on this wonderful National Waterways Bill which he has brought in to this House today.

I would only like to say that a little attention be paid to some of the most neglected parts of the country, that is, the North-Eastern India where we have the mighty Brahmaputra. It requires a tremendous amount of dredging. If that dredging is done, we can save thousands of lives and thousands and thousands of acres of arable land and also the State of West Bengal which requires this dredging right from Murshidabad and beyond up to the

mouth of the Bay of Bengal. If it is done properly, there will be absolutely a perfect waterway. At the same time, it would prevent a lot of flooding in the whole of West Bengal where annually a lot of the tax-payers' money goes in providing relief. Let us use that money for the purpose of building and doing something concrete for the beauty of the country.

-

SHRI RAMEN DEKA (MANGALDAI): Mr. Deputy Speaker, Sir, the National Waterways Bill is a welcome step in connecting the rivers in the country. Rivers are dying in some parts and there are floods in other parts of the country. Inter-connecting the rivers can solve this problem. From times immemorial, river routes in the country have been the main mode of transportation and civilization grew on the banks of rivers in our country.

I come from Assam. As our hon. colleague George Baker said and we agree with him, Brahmaputra is a mighty river. During British era and earlier to that the river route of Brahmaputra was the only route of transportation. After partition, the transportation business has gone down day by day. Owing to that, transportation cost increased and people of the North-Eastern States have suffered.

Sir, I rise to support the Bill. I request the hon. Minister to emphasise on development of river ports on Brahmaputra as well as in the Barak Valley for hassle-free transportation. Passenger transportation can increase with inter-State tourism and with tourists coming from abroad. Infrastructure in this sector in Assam is very poor. I hope the hon. Minister will take note of this point and develop Brahmaputra's infrastructure to pave the way to play a major role in waterways.

Once again, I thank our hon. Minister for this Bill. Thank you.

SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN (MURSHIDABAD): Mr. Deputy Speaker, Sir, I would confine my speech to inland waterways, Allahabad-Haldia stretch of Ganga-Bhagirathi-Hughli river. No doubt it is the safest and cheapest carriage system so far.

Sir, imported coal from Indonesia is being carried through river Bhagirathi from Haldia to Farakka, NTPC, by big-size ships and vessels. When such vessels travel through the rivers, huge waves are formed. When such waves hit the banks of the river, erosion takes place. And this erosion is affecting both the banks of the river.

I am not an expert but I have a few suggestions to make in this regard. If we do some regular dredging in the riverbed, such erosion can be stopped. We have to repair the embankment of the river on a regular basis. Then we can stop this erosion.

I urge upon the Government to send an expert team to survey the actual ground situation and take a report from them and do the needful. This is my submission. Thank you.

श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत (जोधपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं लोक सभा में पश्चिमी राजस्थान का प्रतिनिधित्व करता हूं, जहां पानी की कमी है और हम पीने के पानी के संकट से भी जूझ रहे हैं। आपने फिर भी मुझे इस महत्वपूर्ण बिल पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद ज्ञापित करना चाहता हूं और साथ ही साथ माननीय नितिन गडकरी जी को, जिन्होंने एक युगद्रष्टा के रूप में भारत के मेक इन इंडिया प्रधानमंत्री जी का जो कार्यक्रम है, जो सपना है, उसको सच करने के लिए जिस चीज़ की सबसे बड़ी आवश्यकता है, जिस चीज़ की सबसे बड़ी कमी है, उसको पूरा करने के लिए वाटरवेज़ की एथॉरिटी बनाकर 101 नये जलमार्ग बनाने का प्रावधान किया है।

मैं पश्चिमी राजस्थान के जिस क्षेत्र से आता हूं, उस क्षेत्र का राजस्थान का एक किनारा जालौर जिले में सांचौर से लगता है, सांचौर से लेकर के रण ऑफ कच्छ तक पूरी जमीन का जो कंटूर लेवल है, वह एक ही जैसा है। माननीय गडकरी जी जब जोधपुर आये थे, तब भी मैंने निवेदन किया था कि उस पूरे क्षेत्र में यदि ड्रेजिंग की जाये और सरस्वती से लेकर सांचौर तक यदि ड्रैजिंग करके एक कैनाल बना दी जाये, जिस तरह कि कृत्रिम कैनाल स्वेज़ नहर बनाई गई है, यदि उस तरह की कैनाल बना दी जाती है तो पूरे क्षेत्र में एक नये पोर्ट का निर्माण हो सकता है और उस नये पोर्ट के निर्माण करने के कारण से पूरे उत्तर भारत का जितना भी निर्माण क्षेत्र है, जितनी भी इण्डस्ट्रीज़ हैं, उनके लिए पोर्ट का एक्सेस 600 किलोमीटर पहले हो जायेगा। उसके कारण से हमारी इकोनॉमी प्रभावित होगी। जिस तरह की बातें अभी इस बिल पर चर्चा के समय में की गयी हैं कि जो कॉस्ट-इफेक्टिवनेस है, जो पॉल्यूशन के कम होने की बात है, तो इससे उन सब को बल मिलेगा और पूरे पश्चिमी राजस्थान को फायदा होने के साथ-साथ राजस्थान की इकोनॉमी का विकास होने के साथ-साथ पूरे उत्तर भारत के मैन्यूफैक्चरर्स को इसका फायदा होगा।

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : उपाध्यक्ष महोदय, हमारे कई माननीय सांसदों ने कहा कि मंत्री जी बहुत विद्वान हैं। विद्वान तो मनमोहन सिंह जी भी थे। वे बहुत ईमानदार व्यक्ति थे। उन्होंने ही पहली बार वित्त मंत्री के रूप में भारत में आर्थिक उदारीकरण को लाने की बात की। लेकिन, वही व्यक्ति जब देश के प्रधान मंत्री थे, तो उन्होंने भारत के 80औ गरीबों के लिए फूड सिक्यूरिटी बिल लाने का काम किया। आप सोच सकते हैं कि ऐसे विद्वान वित्त मंत्री दुनिया में भारत को आर्थिक उदारीकरण के माध्यम से ले जाना चाहते थे और फिर अपने ही देश के प्रधान मंत्री के रूप में उन्होंने 80औ गरीब जनता के लिए फूड सिक्यूरिटी बिल लाए। इसलिए आज जरूरत इस बात की नहीं है कि कौन विद्वान है, पर जरूरत कर्म की है। मैं जानता हूं कि माननीय मंत्री जी के भीतर कर्मयोगी की ताकत है। जब तक कोई व्यक्ति युगद्रष्टा नहीं होगा, तब तक वह कुछ नहीं कर पाएगा। आप सत्ता में बैठे हैं। जब आप सत्ता में रहकर कोई चीज़ बनाते हैं तो आपको लगता है कि पब्लिक इसके बारे में क्या सोच रही है, हम इसे करें या न करें? आपका बहुत सारा वक्त यह सोचने में चला जाता है कि इसे हम करें या न करें? अगर हम इसे करेंगे, तो क्या होगा? यह हमारे खाते में रहेगा या दूसरे के

खाते में चला जाएगा? क्या हम फिर लौट कर सत्ता में आ पाएंगे या नहीं? जो भारतीय लोकतांत्रिक और राजनीतिक व्यवस्था है, उसके बारे में आप भी जानते हैं कि वोट के आधार पर आकर सत्ता का पूरा का पूरा केन्द्रीकरण रूक जाता है। हम उसमें नहीं जाना चाहेंगे। सभी माननीय सदस्यों ने उसके बारे में सब कुछ कहा है। मैं जानता हूं कि माननीय मंत्री जी के भीतर दृढ़ इच्छा शक्ति है। निश्चित रूप से इसमें ठकुरसुहाती की कोई बात नहीं है। हम कोई मुंहदेखी बात नहीं करेंगे। आपने ग्रीन वैली के बारे में भी कहा है कि आप रोड के बगल में किस तरह से उसे बनाने जा रहे हैं। यहां सभी राजनीतिक लोग बैठे हुए हैं। हमारी जो सामाजिक, राजनीतिक और आर्थिक व्यवस्था है, इसके बारे में मैं कहना चाहूंगा कि अगर हम इस देश की गरीबी को समाप्त किए बगैर इस देश को विश्व गुरू बनाने की कल्पना करते हैं, तो यह संभव नहीं है।

महोदय, यह जो बिल है, मैं निश्चित रूप से इसके पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। सभी लोगों ने इस बिल के बारे में कहते हुए चीन से लेकर सभी ज़गहों की तरक्की की बात की। पहले हम चीन से ऊपर थे और आज हम चीन के नीचे कहां हैं और किस स्थिति में हैं, मैं इसके ऊपर कहना चाहूंगा। हम सिर्फ इतना कहना चाहेंगे कि हम पूरी दुनिया से 80 तेल आयात करते हैं।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय, बिहार के बारे में हम माननीय मंत्री जी से कहना चाहेंगे कि बिहार में कोसी, महानंदा, गंडक, पुनपुन, सोन नदियों की जो स्थिति है, आप कुरसेला तक चले जाएं, चाहे मनिहारी चले जाएं, चाहे काढ़ागोला चले जाएं, तो हम आपसे आग्रह करना चाहेंगे कि कोसी इस देश की सबसे भयंकर नदी है। महानंदा सबसे बड़ी नदी है। हम पूछना चाहेंगे कि आप अपनी इस परियोजना में कोसी, महानंदा, गंडक, पुनपुन नदियों के साथ मनिहारी के बंदरगाह को और कुरसेला बंदरगाह को अच्छा कैसे बनाएंगे, क्योंकि मनिहारी के बंदरगाह को बनाए बिना आप इसे व्यवस्थित नहीं कर सकते हैं?...(व्यवधान)

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे 'राष्ट्रीय जलमार्ग विधेयक, 2015' पर बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।...(व्यवधान) मैं विशेष तौर से माननीय परिवहन मंत्री नितिन गडकरी जी का स्वागत करना चाहता हूं कि उन्होंने हमारी यमुना नदी को अन्य नदियों के साथ-साथ जलमार्ग बनाने के कार्यक्रम हेतु लिया है। इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूं।...(व्यवधान) यमुना नदी, जो दिल्ली, वृंदावन, मथुरा, आगरा, बटेसर, इटावा, कालपी, हमीरपुर, इलाहाबाद होते हुए कोलकाता तक जाती है। इस नदी पर अगर जलमार्ग बनेगा तो निश्चित ही हमारे दिल्ली की जो रोड्स हैं, हम लोग कानपुर या इलाहाबाद जाते हैं, तो इसी नदी के किनारे-किनारे सारी रोड्स बनी हुई हैं। अगर जलमार्ग बनेगा तो निश्चित ही हमारे क्षेत्र के लोगों का या हमारी जनता का जो ज्यादा पैसा खर्च होता है, वह निश्चित रूप से कम खर्च होगा। विशेष तौर से मैं इसलिए यह बात कहना चाहता हूं क्योंकि राष्ट्रीय जलमार्ग ईंधन बचाने वाला, कम खर्च करने वाला, पर्यावरण एवं जनहानि को बचाने वाला है। विशेष तौर से पर्यावरण पर मैं इसलिए कहना चाहता हूं कि इटावा से लेकर हमीरपुर के कोने तक यमुना नदी में बालू खनन होता है। वहां पर्यावरण की जो परिस्थितियां पैदा हो गई हैं, निश्चित रूप से जलमार्ग बनने से इन सारी चीजों पर विराम लगेगा और उस क्षेत्र को लाभ मिलेगा।

मैं मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूं कि डेढ़ सौ साल पहले हमारे कालपी नगर से व्यापार होता था। वहां पर एक टर्मिनल बना हुआ था। आपसे प्रार्थना है कि स्टेशन बनाते वक्त कालपी नगर को ले लिया जाए तो निश्चित ही उस क्षेत्र को ज्यादा से ज्यादा लाभ होगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री एस.एस.अहलुवालिया (दार्जिलिंग): महोदय, नेशनल वाटरवेज बिल, 2015 के अमेंडमेंट के लिए यह विधेयक लाया गया है। वर्ष 1985 में तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री राजीव गाँधी के नेतृत्व में नेशनल वाटरवेज अथॉरिटी ऑफ इंडिया एक्ट, 1985 बना था और उस वक्त यह सोच आई थी कि किस तरह से जलमार्ग में उन्नति की जाए, इसलिए यह अथॉरिटी बनाई गई थी। हम जब अपने घर में देखते हैं, पुराने घरों में जाकर देखिए, एक तस्वीर हुआ करती थी कि नाव जा रही है, दरिया के मझधार में है और मझधार से बालू निकाला जा रहा है और बालू निकालकर किनारे पर लाया जा रहा है। वह एक शिक्षा देती थी कि गहराई अगर नदी की बढ़ाई जाएगी तो बाढ़ से बचा जाएगा। यह वाटरवेज करने के लिए हमारे विद्वान मंत्री जी ने जो इनकी दूरदर्शिता है, सब उसके कायल हैं, मैं भी हूँ और मैं समझता हूँ कि यह जो उन्होंने 101 नदियों को नेशनल वाटरवेज के तहत लाने की कोशिश की है, यह एक अच्छी पहल है और इसका स्वागत हर एक जगह से होना चाहिए। सिर्फ 5 का तो अभी उल्लेख है, किन्तु 101 चिन्हित हुई हैं और भी आगे चिन्हित होंगी, पर सबसे पहले जो जरूरत है, वह ड्रेजिंग ऑफ रिवर बेड है।

मैं एक ऐसे क्षेत्र से आता हूँ बेगूसराय, वैसे मैं दार्जिलिंग का प्रतिनिधि हूँ, पर बेगूसराय में गंगा की विभीषिका को देखने का मौका मिलता है, जब जलमग्न हो जाते हैं, रातों-रात गाँव के गाँव गंगा निगल जाती है। जो गंगा मैय्या को लोग माँ के रूप में पूजते हैं और सब कुछ वरदान माँगते हैं, वही गंगा मैय्या जब विभीषिका के रूप में आती हैं तो उसको अभिशाप देते हैं। यह जो हमारे कारनामे हैं, यह उसी के कारण है। अगर हमने यह किया होता, ड्रेजिंग किया होता, गहराई बढ़ जाती और बंधन के रूप से पानी बहता। आज हमें सिर्फ ड्रेजिंग की नहीं, नेविगेशन की जरूरत है। नेविगेशन के साथ में हमें पुलिस की जरूरत है, पुलिस स्टेशन फॉर रिवर्स। पुलिस स्टेशन की जरूरत है और पुलिस के बोट्स की जरूरत है। ट्रवर्स चल सकते हैं और इलाहाबाद से लेकर हावड़ा तक, हुगली तक जाने का रास्ता बन सकता है।

तमिलनाडु की महिला जानकार सदस्या ने चर्चा आरम्भ की, उन्होंने पूरे साउथ की सारी नदियों को गिनाया। गंगा, गोदावरी, सरस्वती, कृष्णा, कावेरी, यमुना इन सबको लेकर हमारे यहाँ पर जो परिवार हैं और जो पानी की हमारे पास सम्पदा है, उसका सही सदुपयोग करना है तो ड्रेजिंग, नेविगेशन, पुलिस स्टेशन, जैसे रेलवे स्टेशन हैं, वैसे हमें रिवर स्टेशन बनाने पड़ेंगे। जहां पर माल की ढुलाई हो सके और माल उतारा जा सके। इससे रोजगार के क्षेत्र में एक नया आयाम मिलेगा। जितने पुराने शहर हैं, वे सारे नदियों के किनारे बसे हुये हैं और आज वे सारी सुविधाओं से वंचित हैं। अगर आज हम जलमार्ग आरंभ करेंगे, तो वहां

पर फिर से नया जीवन आ जायेगा, खुशहाली आ जायेगी और विकास होने लगेगा, उनकी व्यवस्था करने के लिए एक अच्छे रास्ते से इसको किया जाये, इसके लिए पूरा इंफ्रास्ट्रक्चर तैयार किया जाये तो मैं समझता हूं कि विकास का कदम जलमार्ग के माध्यम से राजमार्ग की अपेक्षा ज्यादा तीव्र गति से हो सकेगा। धन्यवाद।

श्री वीरेन्द्र सिंह (भदोही) : मैं एकदम संक्षेप में ही कहूंगा क्योंकि ज्यादा कहने पर हल्ला हो जाता है।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारे परिवहन मंत्री इस देश के बहुत दिनों तक परिवहन मंत्री रहे हैं, इनको थोड़ा खराब लगेगा, लेकिन हम जनता के नाते कह सकते हैं कि आप शाश्वत परिवहन मंत्री रहेंगे तो अच्छा होगा। अभी आप सड़क पर चल रहे हैं और जल मार्ग पर चल रहे हैं, लेकिन हवा मार्ग एवं रेल मार्ग बाकी है। मनोज जी रेल चला रहे हैं, लेकिन स्थल मार्ग और जलमार्ग आपके मंत्रालय के अधीन है।

इलाहाबाद से लेकर हावड़ा तक जल परिवहन का रास्ता बहुत पुराना रास्ता है। किसान उस परिवहन के माध्यम से अपनी उत्पादों को दूसरे जगहों पर बहुत सस्ते दाम में ले जाते थे। पूर्वी उत्तर प्रदेश का बहुत बड़ा इलाका भारी मात्रा में घी पैदा करता था। घी का ट्रांसपोर्टेशन उस जल मार्ग से होता था, वह बंगाल जाता था। मैं परिवहन मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि इलाहाबाद से पूरब की तरफ के जलमार्ग के जो स्टेशंस बनें, वे सड़कों से गांव तक जोड़ दिए जायेंगे तो किसानों को आने-जाने में सुविधा हो जायेगी। वे अपने माल को वहां तक पहुंचायेंगे और उन्हें वहां से दूसरी जगह माल ले जाने में सुविधा हो जायेगी।

उत्तर प्रदेश और बिहार से भारी तादाद में लोग, बंगाल से लेकर यहां तक के गांव के छोटे-छोटे किसान सब्जी, फल और दूध का काम करते हैं, उनके लिए विशेष व्यवस्था हो, नदियों पर जो छोटे-छोटे घाट बने हैं, उन पर स्टेशंस बन जायें ताकि जैसे मेल गाड़ी पकड़ने के लिए पैसेंजर गाड़ी की सुविधा होती है, उसी तरह की सुविधा लोगों के लिए उपलब्ध हो जायेगी तो जिस उद्देश्य से यह बिल लाया गया है, उसका लाभ किसानों, छोटे कामगारों और खेतीहर मजदूरों को भी मिलेगा। मैं परिवहन मंत्री जी से यह निवेदन करता हूं कि मेरे भदोही संसदीय क्षेत्र में बहुत पुराने जमाने में एक ट्रांसपोर्टेशन का केन्द्र होता था, मैं आपको जानकारी देता हूं कि भारी मात्रा में वहां से भारी मात्रा में घी का गाजीपुर, बनारस, बलिया, भदोही और इलाहबाद में ट्रांसपोर्ट होता था। वहां के लिए विशेष व्यवस्था करते हुए, हमारे क्षेत्र में जलमार्ग का एक विशेष स्टेशन बन जाये। मैं भदोही में आपको ले जा कर उनका उद्घाटन भी कर दूंगा।

PROF. RICHARD HAY (NOMINATED): Hon. Deputy Speaker, Sir, I may be permitted to speak only on four issues. First is about the development of the Azhikkal sea port at Kannur. If developed, it can become one of the best natural sea ports in India and would facilitate foreign trade. As nearby there are a lot of rivers, a network of Indian Waterways can be developed in that region which would facilitate Indian trade also.

Secondly, stringent measures are to be adhered to ensure safety of passengers in the light of frequent accidents in the water transport system in Kerala. There are tragic incidents which have taken place over the years in Kerala. There is a lot of possibilities to develop water canals from Calicut area to Sultanpet in Kasargod, that is, North Kerala, which can be easily connected for the purposes of promoting tourism as well as movement of goods and people.

Thank you.

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सर्वप्रथम माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करूंगा और बधाई भी दूंगा। मैं माननीय मंत्री जी द्वारा लाए गए बिल के पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि मंत्री जी द्वारा समय से पहले इस योजना को पूर्ण कर लिया जाएगा। हम इसमें दो-तीन बातें जोड़ना चाहेंगे। पहला, झारखंड प्रदेश में साहबगंज एक जगह है। उस क्षेत्र से भी इसे जोड़ने का कार्यक्रम हो। वहां से जलमार्ग से बंगाल जाने का रास्ता है। अगर हम देखें तो स्वर्णरेखा और सोन नदी है। उस पर भी आगे की योजना बने। झारखंड प्रदेश में दामोदर नदी डायरैक्ट बंगाल की खाड़ी में मिलती है। हम मंत्री जी का ध्यान इन सारे विषयों पर आकृष्ट कराना चाहेंगे। इन्होंने राष्ट्रीय राजमार्ग में जो काम किया है, उसके लिए भी इन्हें बधाई देना चाहेंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

डॉ. महेन्द्र नाथ पाण्डेय (चन्दौली) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे जल परिवहन के क्षेत्र के बारे में बोलने की अनुमति दी, इसके लिए धन्यवाद। मैं माननीय गडकरी जी द्वारा लाए गए विधेयक का समर्थन करता हूं। मैं उन्हें अभिनन्दन देना चाहूंगा कि 1985 से जो विषय लंबित था, उसे वे व्यापक फलक पर लाए। इससे उत्तर भारत में ऐश्वर्य की वृद्धि, भगवान सत्यनारायण की कथा में सूरत वैश्य की कथा होती है। जल परिवहन के अंदर डूबे जहाज और फिर पुन: आने के बाद, इससे पूरा व्यवसाय जुड़ा हुआ है। हम इसका भरपूर समर्थन करते हैं। हमारे बंगाल के साथी हमारी इस बात से सहमत होंगे कि यह गरीबों के लिए बहुत उपयोगी माध्यम है। आज बंगाल में नदियों के माध्यम से गंगा सागर बैल्ट तक बहुत जगह इतने कम किराए में सरकारी कर्मचारी, मध्य वर्गीय, गरीब मजदूर जिस तरह अपनी यात्रा पूरी करते हैं, इतनी सस्ती यात्रा भारत ही नहीं बल्कि दुनिया में कहीं नहीं होगी। इन्होंने बहुत ही उल्लेखनीय काम किया है। पांच महत्वाकांक्षी योजनाएं - इलाहाबाद, वाराणसी, हल्दिया, गंगा का जल परिवहन है, उसमें कैथी और बलुआ दो बड़े उपयुक्त स्थान हैं। कैथी से जल परिवहन से आया हुआ माल हरियाणा, दिल्ली तक आसानी से पहुंचाया जा सकता है, वहीं बलुआ से छत्तीसगढ़, महाराष्ट्र तक पहुंचाया जा सकता है। माननीय वीरेन्द्र जी ने कहा कि उन जल परिवहन की जटियां बनें।...(व्यवधान) उसके साथ सड़क का भी प्रावधान जरूर किया जाए ताकि वह मार्ग किसी राज्य सरकार का मोहताज न रह जाए। मैं आपके इस क्रान्तिकारी कदम के लिए धन्यवाद देता हूं।...(व्यवधान) आधुनिक भारत में नितिन जयराम गड़करी इनका पूरा नाम है।...(व्यवधान)

श्री प्रह्लाद सिंह पटेल (दमोह) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए धन्यवाद। मुझे सिर्फ एक स्पष्टीकरण पूछना है। प्रस्तावित रूट नम्बर 72 जिसमें नर्मदा का उल्लेख किया गया है, वह सबसे लम्बा 637 किलोमीटर का है। उसमें डैम्स ऑफ चेन हैं, बांधों की शृंखला है। वह ऐसी नदी है जो ग्लेशियर से नहीं निकलती। पानी का स्तर कैसे बना रहेगा। आपने उसे होशंगाबाद से लिया है, उसे भेड़ाघाट से लिया जा सकता है। मेरा स्पैसीफिक प्रश्न है कि जहां बांधों की शृंखला है, जो नदी ग्लेशियर से नहीं निकलती, उसके जल के स्तर को कैसे बनाए रखा जा सकता है। मैंने परिक्रमा के दौरान सरदार सरोवर में नाव से परिवहन करते देखा है। इस पर ध्यान देकर जवाब देंगे तो अच्छा होगा।

SHRI P.P. CHAUDHARY (PALI): Sir, it is a visionary Bill of a visionary Minister.

The development of such waterway network will require dredging of the river system to increase the depth causing substantial changes in the river system. Has any study been done to ascertain the environmental impact of such development on the eco-system and the aquatic life of the river? Does such development lead to changes in the flood plains of the river affecting their productivity and agricultural capacity as also productivity of the nation due to such changes?

श्री अश्विनी कुमार चौबे (बक्सर) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री श्री नितिन गडकरी जी को बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने जलपरिवहन के बारे में इतना सोचा है, हमारे शास्त्र में लिखा गया है, "गंगा सिन्धुश्च कावेरी, यमुना च सरस्वती, रेवा, महानदी, गोदा ब्रह्ममपुत्रः पुणात्मामा ,आयोध्या मथुरा माया, काशी कांची अवंतिका पुरीद्वारावतिचैव सप्ततेता मोक्षदायिका, हमारे

संसदीय क्षेत्र एवं गृह क्षेत्र से विक्रमशीला- भागलपुर-बक्सर से तक आप जलमार्ग बनाएं, वह श्री विश्वामित्र की तपोभूमि है। भागलपुर एक पौराणिक व्यावसायिक स्थल है।

श्री केशव प्रसाद मौर्य (फूलपुर): मैं माननीय मंत्री जी को अपनी क्षेत्र की जनता की ओर से बहुत-बहुत बधाई देता हूं कि आप इसे इलाहाबाद से शुरू कर रहे हैं। अटल जी का अधूरा सपना माननीय गडकरी जी पूरा कर रहे हैं, उसी दिशा में यह ऐतिहासिक कदम है। जलयान चलाने की प्रक्रिया इलाहाबाद से कब तक शुरू हो जाएगी, जलयान चलाए जाने से देश की जनता और प्रदेश की जनता को बहुत फायदा होगा, इससे रोजगार के अवसर भी बहुत पैदा होंगे, पर्यटन भी बढ़ेगा। जलमार्गों के साथ राष्ट्रीय राजमार्ग भी हैं, जलमार्ग में स्टेशन बन रहे हैं, उन स्टेशनों से राष्ट्रीय राजमार्गों के बीच बहुत ही कम दूरी है उसे भी अपनी योजना में जोड़ने की कृपा करें। इलाहबाद में संगम के स्थान से इस कार्य को जल्द शुरू करने की कार्रवाई शुरू करेंगे इसी विश्वास के साथ मैं इस बिल का समर्थन करता हूँ।

श्री नितिन गडकरी : आदरणीय डिप्यूटी स्पीकर महोदय, मैंने सदन में आज जो आज बिल पूस्तुत किया, उसके समर्थन में माननीय सदस्यों को समर्थन के लिए हृदय से बहुत-बहुत धन्यवाद और अभिवादन करता हूं। देश में 14,000 किलोमीटर का समुद्री किनारा है, और तटीय 13 राज्य हैं, 12 मेजर पोर्ट हैं, मार्च के पहले तीन मेजर पोर्ट का काम हम शुरू करने वाले हैं। देश में पानी के ऊपर जो ट्रांसपोर्ट है, इसके ऊपर जितना ध्यान देना चाहिए था उतना ध्यान नहीं दिया गया। चीन में प्रगति और विकास हुआ, वहां 47औ गुड्स और पैसेंजर्स ट्रैफिक पानी पर निर्भर है, रिवर के बगल में इंडस्ट्री है। जब हम कोई माल तैयार करते हैं, उसमें 30औ लॉजिस्टिक कॉस्ट एड होती है जबकि चीन में 10-12औ है जबकि हम 20औ महंगे हो जाते हैं, इसलिए हम कम्पीट नहीं कर पाते हैं। चीन में 47औ, कोरिया और जापान में कूमश 42औ, 43औ है, आप यूरोपियन देश जैसे इंग्लैंड, फ्रांस, जर्मनी या स्पेन में चले जाएं, वहां इंडस्ट्रीयल एरिया रिवर के बगल में ही है, इसका मुख्य कारण है कि उसकी लॉजिस्टिक कॉस्ट कम हो जाती है इसलिए वहां 40औ गुड्स और पैसंजर्स ट्रैफिक पानी पर है। प्रधानमंत्री जी ने देश के उद्योगपतियों की एक मीटिंग बुलाई थी, एक उद्योगपति ने कहा कि मुंबई से लंदन कोई माल भेजना सस्ता और आसान है, लेकिन मंबई से दिल्ली सामान भेजना महंगा और कठिन है। हमारे देश के विकास के लिए मेक इन इंडिया का सपना लॉजिस्टिक कॉस्ट कम किए बिना पूरा नहीं हो सकता। हम जलमार्ग के कार्यक्रम को प्राथमिकता दे रहे हैं।

पहली बात तो मैं आपको स्पष्ट रूप से बताना चाहूंगा कि जल मार्ग में हम सभी राज्य सरकारों के सहयोग से काम करना चाहते हैं। अगर कोई राज्य सरकार कहती है कि हमारे यहां नहीं करना है, तो हम नहीं करेंगे। ...(व्यवधान) मैं आपसे पहली बात यह कहूंगा कि उनके सहयोग से ही हम करेंगे। इसमें बहुत से कन्फ्यूजन्स हैं। मेरे मन में भी बहुत से कन्फ्यूजन्स थे, लेकिन पिछले डेढ़ साल से वर्ल्ड बैंक गंगा के ऊपर काम कर रही है। उसके कारण वर्ल्ड के सभी टेक्नोलॉजी के बड़े-बड़े लोग मुझसे मिलकर गये और उन्होंने मेरे सामने अपना प्रैजेंटेशन दिया। पहली बात यह है कि हम लोग सभी नदियों में साल भर ढाई से तीन मीटर का ड्राफ्ट मेनटेन करने वाले हैं। अब आप मुझसे पूछेंगे कि यह कैसे मेनटेन होगा? मैं गंगा के बारे में क्लीयर कर दूं, क्योंकि हमारे यहां कोई काम नहीं होता, तो चर्चा नहीं होती लेकिन काम होता है, तो फिर विवाद खड़े हो जाते हैं। इलाहाबाद से हल्दिया तक 1620 किलोमीटर हम गंगा में काम कर रहे हैं। आप सब लोगों ने मुझसे बहुत जानकारी पूछी है। यह हमारा पहला पायलट प्रोजेक्ट है और इसके कारण हमें बहुत कुछ सीखने को मिला है। गंगा में जो ड्राफ्ट है, मनोज सिन्हा जी के गाजीपुर से लेकर हल्दिया तक तीन मीटर ड्राफ्ट है और गाजीपुर से वाराणसी तक थोड़ा कम है। वाराणसी से इलाहाबाद थोड़ा कठिन है और इलाहाबाद से कानपुर और कठिन है। कानपुर से आगे आने में और भी कठिन है, लेकिन हमारा प्रयास है कि पूरा काम करना है। इसलिए जहां फरक्का का ब्रिज है, वहां हम एक स्पेशल वाटर गेट बना रहे हैं। मैं इसके बारे में भी आपको जानकारी दूंगा। तीन इंटरनैशनल कंसल्टेंट्स ने अपनी रिपोर्ट सबमिट की है। अब हमारे साथ 35 इंटरनैशनल कंसल्टेंट्स काम कर रहे हैं और यह हमारे देश में नहीं हुआ है। जैसे आपने इंग्लैंड में थेम्स नदी देखी होगी। कुछ नीदरलैंड के हैं, कुछ हालैंड के हैं। उनके सहयोग से हम यह काम कर रहे हैं क्योंकि हमारे देश में इसका एक्सपर्टीज ऐवेलेबल नहीं है। इसमें टेक्नो इकोनॉमिक फिजिबिलिटी, इन्वायरनमैंट एंड सोशल प्लान एंड कार्गो एंड बिजनेस पोटेंशियल, इन तीन विषयों पर हमने उनको अध्ययन करने के लिए बताया था।

मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि उन्होंने हमें अपनी सब रिपोर्ट्स दी हैं और हम उनके अध्ययन पर काम कर रहे हैं। गंगा में हम थ्री मल्टी मॉडल टर्मिनल्स बना रहे हैं, जिनमें एक वाराणसी में है। दूसरा, झारखंड साहिबगंज में है और तीसरा, हल्दिया में है। हम 27 वाटर पोर्ट्स बना रहे हैं। ...(व्यवधान) पटना वगैरह सब उसमें है। अगर किसी सांसद को लगता है कि और बनाना है तो हम बीच में और बना देंगे, इसलिए आप चिंता मत कीजिए। ...(व्यवधान) जहां यह वाटर फ्रंट ऐवेलेबल है और जहां-जहां आवश्यक है, वहां इसे बनायेंगे। उसमें तीन मल्टी मॉडल हब्स हैं, उसका हमने लैंड एक्वीजिशन पूरा कर लिया है। हमने वाराणसी का वर्क ऑर्डर इश्यू किया है। यह 109 करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट है और लैंड एक्वीजिशन हो गया है। मैं प्रधान मंत्री जी के पीछे पड़ा हूं कि मुझे भूमि पूजन के लिए डेट चाहिए। एक महीने में इसका काम शुरू हो जायेगा। टेंडर फॉर साहिबगंज, जिसका उल्लेख अभी झारखंड के सम्मानीय सदस्य ने किया तो यह भी इश्यू हुआ है। इसी वीक में इसका टेंडर इश्यू हो जायेगा। टेंडर फॉर हल्दिया टर्मिनल एंड फरक्का, फरक्का में जो ब्रिज बना है, उस पर 500 करोड़ रुपये का काम करना पड़ेगा। जैसे रेलवे का फाटक बनता है, वैसे ही यहां बनेगा कि अगर जहाज आता है, तो फाटक ऊपर हो जाता है। जब वह चला जाता है तो फिर वह नीचे बैठ जाता है और फिर पानी को रोक देता है। यूरोपियन देशों में हमने यह नहीं देखा, इसलिए मेरे लिए भी यह विषय नया है, लेकिन हमने यह अध्ययन किया है। इसका कारण यह है कि फरक्का में हम जो गेट बना रहे हैं, उसका केवल खर्चा 500 करोड़ रुपये का है। मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि आज फरक्का से जो पर्तैश निकलती है, वह हम बंगलादेश को एक्सपोर्ट कर रहे हैं। बंगलादेश की जो ब्रिक्स बन रही है, वह फरक्का के पर्तैश से बन रही है। इसके साथ-साथ जो एश्योर्ड डैप्थ है, वह फरक्का से लेकर, विशेष रूप से गंगा का जो स्ट्रेच है, वह तीन मीटर का ड्राफ्ट कम से कम रहेगा। इसमें तीन मीट्रिक टन जो इम्पोर्टेड कोल है, जो हल्दिया में आता है, तो गंगा के किनारे 12 पावर प्रोजेक्ट्स हैं। हमारा कोल इम्पोर्ट होता है। अगर इम्पोर्ट हुआ कोल हल्दिया पोर्ट में आएगा तो वहां से बैरेजिस में डालकर पावर प्रोजेक्ट में जाएगा, जिसमें एनटीपीसी इम्पोर्टिड कोल ला रही है। Tender for three metric ton coal movement from NTPC Plant at Barh, यह बिहार में है, इसे इश्यू किया है। इसके साथ 1000 मीट्रिक टन कार्गो मूवमेंट जून 2016 तक हल्दिया और वाराणसी के बीच होगा।

महोदय, पुलिस स्टेशन का उल्लेख माननीय सदस्य ने किया था। हमने एक अच्छी बात की है, मैं आपको खुशी के साथ बताना चाहता हूं कि रिवर इन्फार्मेशन सिस्टम लिंक विद द सैटेलाइट तैयार हुआ है। हम आठ दिन में सतू खत्म होने के बाद यहीं से इनऑग्रेशन करके रिवर इन्फार्मेशन सिस्टम को शुरु कर देंगे। हल्दिया और फरक्का के बीच काम पूरा हुआ है। फरक्का और पटना का सिस्टम पूरा हुआ है। हल्दिया से फरक्का 2.5 मीटर है और पटना तक कम है, तीन मीटर की अवेलेबल डैप्थ के लिए इसे करना पड़ेगा। कल्पना है कि 45 मीटर की विड्थ होगी और तीन मीटर ड्रेजिंग करेंगे। ड्रेजिंग करके चैनल बनेगा और उसी चैनल में ट्रैफिक होगा। जैसे रेल प्लेटफार्म पर आती है ऐसे ही जहाज आएगा, जैसे एयरपोर्ट, रेलवे स्टेशन है वैसे वाटर पोर्ट बनेगा। यही इसके पीछे कल्पना है। मुझे विश्वास है कि इसमें न्यू लॉक डेट एट फरक्का 500 करोड़ का जनवरी 2016 में टेंडर निकल जाएगा और यह काम जल्दी शुरु हो जाएगा। हम वाराणसी में 2000 करोड़ का टर्मिनल शुरु कर रहे हैं। हल्दिया में 300 करोड़ का काम जनवरी 2016 में शुरु हो रहा है। साहिबगंज में 350 करोड़ का टेंडर इश्यू किया गया है। वर्ल्ड बैंक ने 4200 करोड़ रुपए दिए हैं। इसमें से हमने जो काम किया है, हमारे देश में कोई कन्सलटेंसी अवेलेबल नहीं है, न टेक्नोलाजी अवेलेबल है, न कन्सलटेंट अवेलेबल है। पूरी सक्सेस स्टोरी यूरोपियन देशों में है, हालैण्ड, नीदरलैण्ड, बेल्जियम, एम्सटर्मडम में है। चाइना में कुछ सक्सेस स्टोरी हैं इसलिए इनकी मदद के बिना हम यह नहीं कर सकते। उन्होंने हमें डिटेल्ड इंजीनियरिंग, बिजनैस डेवलपमेंट, एन्वायर्नमेंट एंड सोशल इम्पैक्ट दिया है। हमने ऑलरेडी इसकी स्टडी की है। हमें सब तरफ से परमिशन मिली है। हम बिना परमिशन के काम नहीं कर रहे हैं। हमारे देश में काम करना आसान है लेकिन परमिशन मिलना कठिन है। जब मैंने एक्सप्रैस हाईवे का काम किया था, तब मैंने एक बार कहा था - It is easy to construct Express Highway but it is more difficult to get environment and forest clearance for Express Highway. हमने सब बातों का क्लियरेंस लिया है।

महोदय, मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूं कि सबसे बड़ी बात इकोनामिक्स है, जिसकी चर्चा की गई है। आज हमारे देश में रोड पर पांच लाख एक्सीडेंट होते हैं, तीन लाख लोगों के हाथ पैर टूट

जाते हैं और डेढ़ लाख लोगों की मृत्यु हो जाती है। हम 96,000 किलोमीटर से 1,50,000 किलोमीटर बढ़ा रहे हैं ताकि ट्रैफिक डाइवर्सिफाई हो, एक्सप्रैस हाईवे बना रहे हैं। दिल्ली में पॉल्यूशन की रोज चर्चा हो रही है इसलिए अब हमें नए ऑप्शन के लिए जाना पड़ेगा। जब हम नए ऑप्शन में जा रहे हैं, इसमें पहला ऑप्शन है कि हम इनलैंड वाटर वेज को प्रोत्साहित करें। मैं आपको इसका उदाहरण बताना चाहता हूं। अगर आप रोड से जाएं, डेढ़ रुपए खर्च आता है, रेल से जाएं तो एक रुपए खर्च आता है अगर पानी के रास्ते जाएं तो 25 पैसे से 30 पैसे खर्च आता है। दुनिया कितनी बदल रही है। मैंने यूरोपियन कंपनी में इनलैंड वाटर वेज के चेयरमैन और उनके डेलीगेशन को यूरोप भेजा। आप देखें दुनिया कितनी बदल गई है। बैरेजिस में 1500 टन का माल जिस मशीन में, जिस हार्सपावर में जाता है, उन्होंने केवल बैरेजिस का डिजाइन बदल दिया और डिजाइन बदलने के कारण 1500 टन के बजाय उसी बैरेजिस में 5000 टन का माल जा रहा है। मैं 25 पैसे जो बोल रहा हूं, वह पांच पैसे पर आ गया, इसमें बहुत इकोनामिक्स है। वाटर पोर्ट बनेंगे तो इसका बहुत फायदा होगा।

अब सवाल यह है कि जो वाटर पोर्ट बनेंगे इसके पास प्रिपुलिंग प्लांट होंगे, कोल्ड स्टोरेज होगा, स्मार्ट सिटी बना सकेंगे, इंडस्ट्रियल एरिया होगा। जैसे आलू को रोड पर फेंक देते हैं। अगर उत्तर प्रदेश में गंगा के किनारे पर वाटर पोर्ट पर कोल्ड स्टोरेज बन गया और अगर आलू देश भर में कहीं भी भेजना है तो तुरंत कोल्ड स्टोरेज से ट्रांसपोर्ट कर सकेंगे। इससे किसानों का नुकसान नहीं होगा। फल, फूल इसके लिए होगा। सबसे बड़ा फायदा फिशरमैन को होगा। यह जो हम ड्राफ्ट मेनटेन कर रहे हैं, तीन मीटर का जो हम कर रहे हैं, इसमें फिशिंग का व्यवसाय बहुत बड़ा होगा और मैंने उनको सजेशन दिया है कि जो फिशरीज का काम होगा, वहां फिश प्रोसेसिंग की इंडस्ट्री यहां आएगी और उसकी पैकिंग इंडस्ट्री यहां आएगी और ऐसी फिश हम तैयार करेंगे जिसे हम विश्व की मार्केट में एक्सपोर्ट कर सकते हैं। तुरंत हल्दिया पोर्ट में यह जाएगी, हल्दिया पोर्ट से एयरकंडीशंड कंटेनर करके हम इसे दुनिया में कहीं भी भेज सकते हैं। इससे अच्छा प्राइस मिलेगा। मुझे मालूम नहीं है, मैं तो खाता नहीं हूं लेकिन नागपुर में हमारे यहां प्रॉन्स होते हैं, वे 250 रुपये किलो या 400 रुपये किलो होते हैं। मैंने ऐसा किया कि हमारे प्रॉन्स की पैकिंग करके क्योंकि हमारे यहां इंटरनेशनल फ्लाइट शुरु हो गई, मैंने कहा कि एक बैग में इसको सैम्पल करके सिंगापुर भेजो। सिंगापुर वालों ने 6000 रुपये का रेट दिया। इसलिए 400 रुपये किलो के प्रॉन्स के बदले 6000 रुपये में डॉलर में पैसा मिल सकता है।

जो यह साहिबगंज है, यह बहुत ही महत्वपूर्ण है। अभी बंगलादेश से हमें यदि आम भेजने हैं, तो साहिबगंज से डायरेक्ट ब्रहमपुत्र जाकर आप बंगलादेश में जाकर माल बेच सकते हैं और मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि आज से एक महीना पहले बंगलादेश के मिनिस्टर साहब ने और मैंने एक एग्रीमेंट साइन कर दिया है और अब बंगलादेश का ब्रहमपुत्र का पानी के ऊपर का ट्रैफिक ओपन हो गया है, अब जैसे रोड ओपन हो गई है, वैसे ही पानी का ट्रैफिक भी ओपन हो गया है।

हमारे पूरे देश को साहिबगंज में, हल्दिया में और वाराणसी में बंगलादेश के साथ हमारा एक्सपोर्ट इम्पोर्ट शुरु हो जाएगा और बंगलादेश से आगे भी यह जाएगा। इसलिए यह हमारे लिए बहुत उपयोगी है। यह जो हम लोग काम कर रहे हैं, इसमें कई लोग मुझसे सवाल पूछते हैं कि पैसा कहां से आएगा? आपको मैं बताना चाहता हूं कि पैसे का तो मेरे पास बजट नहीं है लेकिन मुझे आपकी मदद चाहिए। मैंने माननीय प्रधान मंत्री जी से और वित्त मंत्री श्री अरुण जेटली जी से निवेदन किया है कि जैसे प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना बनी और यह योजना बनाने का सौभाग्य मुझे मिला जब श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी प्रधान मंत्री थे, उसी समय हमने पैट्रोल डीजल पर सैस लगाने की योजना बनाई थी जिससे 60000 करोड़ रुपये की प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना थी और 60,000 करोड़ रुपये नेशनल हाइवे के लिए था, बाद में वह पैसा रेलवे को भी मिलता है, यह योजना शुरु हुई। इसके लिए भी आप कहेंगे कि पैसा कहां से आएगा, यह जो हमारा इंलैंड वॉटरवेज है, ये लोग प्रोफैशनली काम नहीं करते हैं। मैं उनके बहुत पीछे पड़ता हूं और इनकी स्पीड देखकर मुझे विश्वास है कि यह हमारे काम का नहीं है। यह इतना काम नहीं कर सकता। इसलिए मैंने यह तय किया है कि 12 मेजर पोर्ट्स को हम लोग जैसे महाराष्ट्र में जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट है, उनसे कहूंगा कि आपके महाराष्ट्र में जितने वॉटरवेज हैं, उसकी एक सब्सिडी कंपनी खोलो और आप जिम्मेदारी लो। अब इसमें फायदा क्या है? हिन्दुस्तान के इतिहास में पहली बार आप सबकी शुभकामनाओं के कारण, पहली बार हमारे 12 मेजर पोर्ट्स और शिपिंग कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया, ड्रेजिंग कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया और कोचिंग शिपयार्ड, इन 15 को मिलाकर हमें 6000 करोड़ रुपये से ज्यादा लाभ हुआ है। सब लोग लाभ में आए हैं। अब प्रॉफिट में इंकम टैक्स कोई थोड़े ही भरूंगा। मैं हर पोर्ट वाले को कह रहा हूं कि ये 6000 करोड़ रुपये निकालो और इंलैंड वॉटरवेज में डालो। यह पैसा ईक्विटी करके उन कंपनियों को देकर डवलप करेंगे।

दूसरे, हमारे विभाग में साढ़े चार हजार करोड़ रुपये हर साल डॉलर में आते हैं और डॉलर में पैसे आते हैं तो मैंने कहा कि डॉलर में अगर ये टर्न हो रहे हैं, यह लाभ नहीं है क्योंकि जो फॉरेन के शिप्स आते हैं, उनके पैसे मिलते हैं। साढ़े चार हजार करोड़ रुपये डॉलर का टर्न ओवर है। मैंने अभी परसों एक बैंक वालों को बुलाया। अभी हम जेएनपीटी में एक रोड 4000 करोड़ रुपये की हम बना रहे थे, तो बैंक ने 12 प्रतिशत के हिसाब से कर्जा दिया। हमारे चेयरमैन इंकम टैक्स कमिश्नर थे। मैंने कहा कि आप रुपये में क्यों लोन ले रहे हैं, डॉलर में क्यों नहीं लेते? उन्होंने कहा कि कैसे मिलेगा? मैंने उठाकर बैंक के चेयरमैन को फोन किया तो वह बोलीं कि देती हूं। वह लोन देने के लिए तैयार थीं परंतु इंटरेस्ट पर बोली कि लेबर के साथ दो प्रतिशत इंटरेस्ट लगेगा। मैंने कहा कि दो प्रतिशत क्यों ले रहे हैं? अब आपको ताज्जुब होगा कि इतने लोग डॉलर में लोन देने के लिए आए कि अभी मैंने उनसे कहा कि टेंडर निकालो। जापान की एक बैंक परसों मेरे घर पर आई कि दो प्रतिशत पर लोन हम दे देंगे। अब मैं साढ़े चार हजार करोड़ के टर्नर को 10000 करोड़ में करुं तो 50000 होता है। अब 50000 करोड़ का डॉलर में लोन लूं तो इंटरेस्ट रेट दो प्रतिशत होता है और जब दो प्रतिशत पैसे डालते हैं तो इंटरनल रेट ऑफ रिटर्न जिसे आईआरआर कहते हैं, वह 12 प्रतिशत के बजाए दो प्रतिशत पर फायदे में है। इसलिए एक तरफ प्रॉफिट को ईक्विटी में डालना, डॉलर को कर्जे में लाना, सरकार से बजट में पैसे मांगना और उसके साथ साथ विश्व बैंक ने 4200 करोड़ रुपये दिये, वैसे ही 50000 करोड़ की एक योजना बनाकर विश्व बैंक और ईडीबी से भी पैसे लेकर पैसा ला रहा हूं। इन सब बातों से लगता है कि इसके लिए एक लाख करोड़ रुपये का प्रोवीज़न हो सकता है। यह जल्दी होना चाहिए। सालों-साल तक काम करने में मैं विश्वास नहीं करता हूँ। रफ वर्क का फेयर करने में कोई मज़ा नहीं है। यदि काम करना है तो तुरंत होना चाहिए।

मैं एक और बात आपको बताना चाहता हूँ, चार महीने से मेरा बिल पेंडिंग है। अभी हमने आठ वाटर वेज के टेंडर प्रोसेस तक डीपीआर करके तैयारी रखी है। ये सम्माननीय सदस्य पारादीप के हैं। देखिए, आपके डिले के कारण देश का कितना नुकसान होता है। मैं आपको दोष नहीं दे रहा हूँ। पारादीप में ब्राह्मणी नदी है। वहाँ से तालचेर तक चार हजार करोड़ रुपये की एक रेलवे लाइन के लिए हमने एक पोर्ट-रेल कनेक्टिविटी कारपोरेशन खोल दी है। डॉलर में कर्ज लेना और दो पर्सेंट पर काम करना है तो अब हम चार हजार करोड़ रुपये की लागत से एक रेलवे लाइन बना रहे हैं। वहाँ जो महानदी कोल फील्ड है, उनका कोल प्रोडक्शन अभी 60 मिलियन टन है और वे इसे 300 मिलियन टन करने वाले हैं। इस पूरे कोल यदि हम वाटर वेज के माध्यम से लाएं तो यह महाराष्ट्र और गुजरात तक आएगा। इससे बिजली की दर एक रुपये प्रति यूनिट तक कम होगी और केवल एक प्रोजेक्ट के कारण देश के 10 हजार करोड़ रुपये की बचत होगी। यह मैं नहीं कह रहा हूँ, यह मैकेंजी की रिपोर्ट है। यदि हम लोग ये सब कर पाएंगे, तो देखिए देश का कितना फायदा होगा! इसलिए निश्चित रूप से जो कार्य हो रहा है, इसमें आप सब लोगों की मदद मिल रही है। दूसरी बात, इससे टूरिज्म बढ़ेगा। अभी हमने जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट में एक बस खरीदी है। वह अभी एक महीने में आएगी। उस बस को मैंने चलाया है। यदि स्टॉकहोम या स्वीडन में उस बस को चलाया जाए, तो वह पानी पर भी चलती है और सड़क पर भी चलती है। ...(व्यवधान) वह आएगी, तो हम घुमाएंगे। ...(व्यवधान) तो यह पहली बस हमने ली है और अभी किसी ने मुम्बई के बारे में कहा था। कैटर मेरन्स, हैवर क्राफ्ट्स और सी-प्लेन की बात है, हम कितने पीछे हैं! आप मालदीव को जानते हैं, यह कितना छोटा-सा देश है और यहाँ से नजदीक है। मालदीव में 47 सी-प्लेन्स हैं। पानी पर उतरने वाले हवाई जहाज वहाँ 47 हैं और इंडिया में एक भी नहीं है। आज 5 बजे एक रशियन डेलीगेशन मुझे मिलने के लिए आया। मैं उसे कह रहा हूँ कि इंडिया में आओ, मैं पोर्ट में जगह देता हूँ। सी-प्लेन्स बनाओ। कनाडा में आप बैंकूवर गये होंगे, आप में से बहुत लोग गये होंगे। वहाँ सी-प्लेन है और यह पानी में उतरता है। अभी तो कितने छोटे-छोटे तालाब होंगे, यदि एक मीटर की गहराई तक पानी होगा, तो भी उतरता है। रसिया में तो पेट्रोल इंजन पर चलने वाला दो करोड़ का प्लेन है, ये चार सीटर और नौ सीटर के भी हैं। इनके लिए कोई एयर पोर्ट की जरूरत नहीं है। इधर समुद्र से उडो तो एयर स्ट्रीप पर उतरो, एयर स्ट्रीप से उडो तो नदी में जाओ और नदी से तालाब में जाओ। ...(व्यवधान) इसलिए यह जो टैक्नोलॉजी बदली है, उसके कारण टूरिज्म बढ़ेगा। दूसरा, जो तीन मीटर का ड्राफ्ट मेनटेन होगा, उससे किसानों के खेतों को पानी मिलेगा। आप भी यहाँ चिन्ता कीजिए। मैंने सभी राज्य सरकारों को कहा है। गंगा के ऊपर जितने ब्रीज बनाये गये हैं, उसके ऊपर अभी हमने एक मीटिंग बुलाई है क्योंकि एनएचएआई का काम मेरे पास ही है। हमने लोगों को कहा कि यदि कोई भी पुल बनाना है, तो उसे महाराष्ट्र में ब्रीज-कम-बंधारा कहते हैं। महाराष्ट्र के लोग इससे परिचित हैं। इसके कारण हमारे यहां पानी 15-20 किलोमीटर तक मेनटेन होता है। गंगा के लिए छोड़िए, पर बाकी नदियों पर ब्रीज-कम-बंधारे बनाएंगे, जिससे तीन मीटर का ड्राफ्ट मेनटेन होगा और उस बंधारे में गेट रहेगा। लाल लाइट रहेगा तो वह उठेगा फिर बैठ जाएगा, ट्रैफिक शुरू हो जाएगा। तो इस सिस्टम से हम लोग पूरे तीन मीटर का ड्राफ्ट मेनटेन करेंगे, इससे टूरिज्म बढ़ेगा। कैटर मेरन, हावर क्राफ्ट के लिए, वह दिन दूर नहीं है, मैं चाहता हूं कि वाराणसी से, ...(व्यवधान) इलाहाबाद का थोड़ा कठिन है। वह सेकेंड फेज में है, उसे भी करने वाले हैं। इलाहाबाद से वाराणसी भी है, लेकिन पहले वाराणसी से हल्दिया का काम पूरा किया जा रहा है।

ऐसे कैटरमेरन आए हैं जो एक घण्टे में 120 किलोमीटर की स्पीड से चलते हैं। अगर इस स्पीड से चलेंगे तो मेरा सपना है कि दो साल के अंदर ऐसा होगा कि अगर ताजमहल देखने के लिए कोई फॉरेनर आएगा तो वह रोड से नहीं जाएगा, वह यमुना में हमारे कैटरमेरन में बैठकर जाएगा। यह काम निश्चित रूप से पूरा होगा। इससे टूरिज्म बढ़ेगा, रोजगार बढ़ेंगे, किसानों का फायदा होगा, फिशरीज बढ़ेगी और हमारे देश में पोल्यूशन कम होगा। पोल्यूशन की बात आपने की है, हमारे देश में पोल्यूशन बहुत सेंसिटिव सब्जेक्ट है, इसलिए हमने काम शुरू कर दिया है। मैंने कहा है कि हर जगह पर एलएनजी टर्मिनल तैयार करो और फ्यूल के रूप में एलएनजी को यूज करिए ताकि पोल्यूशन कम से कम हो। इसलिए आज इलेक्ट्रिक बस आई, आगे चलकर सोलर के ऊपर इलेक्ट्रिक चलने वाला जहाज भी आएगा। आ सकता है, बाकी देशों में आया है। इसलिए मेरा विश्वास है, हम पोल्यूशन की भी चिन्ता करेंगे। इसके साथ-साथ जो इंडस्ट्रियल डेवलपमेंट होगी, उसमें स्मार्ट सिटी भी

बन सकती है, इंडस्ट्रियल एरिया भी आ सकता है, प्रिकूलिंग प्लांट कोल्ड स्टोरेज भी आ सकता है, फूडग्रेन्स के लिए स्टोरेज सिस्टम भी आ सकता है, वहां अच्छी टाउनशिप भी बन सकती है और धीरे-धीरे एक स्मार्ट और अच्छी सिटी अगर नदी की जगह पर बनेगी तो मुझे लगता है कि बहुत अच्छा काम होगा। प्रधानमंत्री जी ने गंगा के काम के लिए मुझे कहा है कि मैं उमा भारती जी को सहयोग करूंगा। गंगा अविरल हो, शुद्ध हो, निर्मल हो और गंगा का सब प्रकार के काम कैसे हों, उसके लिए हम रात-दिन उनके साथ काम कर रहे हैं। मेरा विश्वास है कि आने वाले दो साल में आपको गंगा शुद्ध, निर्मल और अविरल दिखेगी। गंगा में इनलैण्ड वाटरवेज के द्वारा आपका माल, आपका ट्रांसपोर्ट, जिस पर 30 प्रतिशत लॉजिस्टिक कॉस्ट लगती है, वह घटकर अगर 15 प्रतिशत पर आएगी तो वर्ल्ड मार्केट में हमारे प्रोडक्ट्स कम्पिटिशन में टिकेंगे, देश का एक्सपोर्ट बढ़ेगा, इंडस्ट्री बढ़ेगी, बिजनेस बढ़ेगा, बेरोजगारों को रोजगार मिलेगा, रिवर फ्रण्ट में नई टाउनशिप तैयार होगी और देश के विकास एवं जीडीपी में इसका बहुत बड़ा योगदान होगा। इसलिए यह जो बिल है, यह निश्चित रूप से, ...(व्यवधान) आपकी बात मैंने मान्य की है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि अगर अब मैं कोई अमेंडमेंट स्वीकार करूंगा तो फिर यह बिल कल मैं राज्य सभा नहीं ले जा सकता। इसलिए आपने जो कहा, मैं आपको विश्वास देता हूं कि केरल में वाटरवेज की लेंथ बढ़ा दूंगा। आप चिन्ता मत करिए। ...(व्यवधान) इसमें ऐसे नियम हैं कि पार्लियामेंट में पास किए बिना हम डिक्लेयर नहीं कर सकते। मैं आपको विश्वास दिलाता हूं, जितने सदस्यों ने आज जो-जो सुझाव दिए हैं, उन सभी को मैंने लिख लिया है और आप जहां-जहां मांग करेंगे, जहां-जहां जरूरत होगी, वहां वाटरवेज का निर्माण हम करेंगे, राज्य सरकार की अनुमति के साथ करेंगे। ...(व्यवधान) आपका काम पूरी तरह से होगा।...(व्यवधान) जय प्रकाश जी, आपका काम होगा।...(व्यवधान) मैं आपसे इतनी ही प्रार्थना करूंगा कि आप सभी ने इसका समर्थन किया है, आप सभी लोग मिलकर यूनानिमसली इसको पास करने की कृपा करें। यही आपसे निवेदन है।

HON. DEPUTY SPEAKER: The House will now take up the motion for consideration of the Bill.

The question is:

"That the Bill further to make provisions for existing national waterways and to provide for the declaration of certain inland waterways to be national waterways and also to provide for the regulation and development of the said waterways for the purpose of shipping and navigation and for matters connected therewith or incidental thereto, be taken into consideration."

The motion was adopted.

HON. DEPUTY SPEAKER: The House will now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2 Existing national waterways and declaration of certain inland waterways as national waterways

Amendments made:

Page 2, line 3, *for* "shall continue", *substitute* "shall, subject to the modifications made under this Act, continue". (1)

Page 2, line 8, *for* "106", *substitute* "111". (2)

(Shri Nitin Gadkari)

HON. DEPUTY SPEAKER: Prof. Saugata Roy - Not present

The question is:

"That clause 2, as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 2, as amended, was added to the Bill.

Clause 3 was added to the Bill.

Clause 4 Amendment of section 2 of Act 82 of 1985

HON. DEPUTY SPEAKER: Prof. Saugata Roy - Not present

The question is:

"That clause 4 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clause 4 was added to the Bill.

Clause 5 was added to the Bill.

SCHEDULE

Amendments made:

Page 3, line 5 and 6, *for* "Ganga Bhagirathi-Hooghly River", *substitute* "Ganga-Bhagirathi-Hooghly Rivers". (3)

Page 3, line 28, *for* "Kolam-Kottapuram", *substitute* "Kollam-Kozhikode". (4)

Page 3, line 31 to 35, *for* "be a line drawn across the river Periyar paralel to Kottapuram road bridge (NH 17) connecting Maliankara and Valiapanikan Thuruthu at a distance of 1.0 kilometre upstream, and", *substitute* "be Kozhikode at Lat 11Â° 13' 39" N, Lon 75Â° 46' 44" E and". (5)

Page 4, *for* lines 3 and 4, *substitute* "Kaluvelly Tank, Nashik-Bhadrachalam-Rajamundry Stretch of River Godavari and Bridge near village Galagali-Wazirabad-Vijyawada Stretch of". (6)

Page 4, line 15, *for* "Lon 82Â° 14'20", *substitute* "Lon 82Â° 14' 20"E". (7)

Page 4, lines 22 and 23, *for* "at Bhadracham across river Godavari at Lat 17Â° 40'39"N, Lon 80Â° 52'52"E", *substitute* "on Mumbai-Agra Highway at Nashik across river Godavari Lat 20Â° 0'07"N, Lon 73Â° 48'12"Ã‰". (8)

Page 4, *for* "lines 28 and 29, *substitute* "Western limit: Bridge near village Galagali" Lat 16Â° 25' 28"N, Lon 75Â°26'19 "E;". (9)

Page 4, lines 32 and 33, *for* "Brahmani-Kharsua-Dhamra Rivers", *substitute* "Brahmani-Kharsua-Tantighai-Pandua Nala-Dudhei Nala-Kani-Dhamra river system". (10)

Page 4, line 45, *for* "Dhamra rivers", *substitute* "Tantighai-Pandua Nala-Dudhei Nala-Kani-Dhamra rivers". (11)

Page 5, line 9, *for* "Hansua river", *substitute* "Hansua river, Atharabanki

Creek". (12)

Page 5, line 15, *for* Atharabanko", *substitute* Atharabanki". (13)

(Shri Nitin Gadkari)

HON. DEPUTY SPEAKER: Shri N.K. Premachandran, are you moving your amendment No. 30 to the Schedule?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Yes, Sir I beg to move:

Page 3, *for* line 28 *substitute,â€"*

"3. National Waterway 3 *West Coast Canal Extension:*

NORTH:

Kottapuram at Lat 10Â°11'38.32"N, Lon 76Â°12'4.39"E to Kasaragod point near Talangara Fishing harbour at Lat 12Â°28'30.86"N, Lon 74Â°59'21.69"E.

SOUTH:

Kollam at Lat 8Â°53'44.75"N, Lon 76Â°35'0.30"E to near Kolachal harbour at Lat 8Â°10'25.07"N, Lon 77Â°14'46.49"E and" (30)

Sir, may I make a submission? I am very much satisfied with the substantial reply given by the Minister. The point is this. I think, it is an oversight from the Ministry. My Amendment No. 30 is regarding National Waterway 3. In the original Bill which you have introduced in the House, a specific provision is there that National Waterway will be extended from Kottapuram to Calicut. Also, there was a provision in 107; I am not going into the details. From Kollam to Kovalam is there. From Kovalam to Kolachal is also there. But, unfortunately, when you have proposed the amendments, there is a lacking in which I want to correct the Bill so that the National Waterway may be extended from Kottapuram to Kasaragod and from Kollam to Kolachal because in Kolachal also a big port is coming and Vizhinjam is being connected. This is the amendment. I can very well understand the difficult. Anyway I am moving the amendment.

HON. DEPUTY SPEAKER: I shall now put Amendment No. 30 to the Schedule moved by N.K. Premachandran to the vote of the House.

The amendment was put and negatived.

HON. DEPUTY SPEAKER: The hon. Minister to move Amendment No. 14.

SHRI NITIN GADKARI : I beg to move:-

Page 5, *for lines 24 to 52, substituteâ€"*

"6. National Waterway 6 *Aai River:*

Upstream of Bridge at Adalguri No. 3 at Lat 26Â° 33'32"N, Lon 90Â°34'01"E to confluence with Brahmaputra river at Lat 26Â°12'50"N, Lon 90Â°36'24"E (4.7 km upstream of Narnarayan Setu at Jogighopa).

7. National Waterway 7 *Ajoy (Ajay) river:*

Bridge on Morgram-Panagarh State Highway No. 14 at Illambazar Lat 23Â°36'56"N, Lon 87Â°31'58"E to confluence

of river Ajoy with river Bhagirathi at Lat

23Â°039'23"N, Lon 88Â° 07'57"E at Katwa.

8. National Waterway 8 *Alappuzha-Changanassery Canal:*

Boat jetty, Alappuzha at Lat 9Â°30Â°3"N, Lon

76Â°20'37"E to Changanassery Jetty at Lat

9Â°26'42"N, Lon 76Â°31'42"E.

9. National Waterway 9 *Alappuzha-Kotayam-Athirampuzha*

Canal:

Boat jetty, Alappuzha at Lat 9Â°30'03"N, Lon

76Â°20'37"E to Athirampuzha market lat

9Â°40'04"N, Lon 76Â°31'54"E.

10. National Waterway 10 *Amba River:*

Arabian Sea, Dharamtaar creek near

village Revas at Lat 18Â°50'15"N, Lon

72Â°56'31"E to a Bridge near Nagothane ST

Stand at Lat 18Â°32'20"N, Lon 73Â°8'0"E.". (14)

HON. DEPUTY SPEAKER: Shri N.K. Premachandran, are you moving your amendment No. 27 to the Schedule?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Sir, I once again thank the Minister for including Alappuzha-Changanassery Canal and Alappuzha-Kotayam-Athirampuzha Canal. My amendment is only in respect of the longitude and latitude; it may be corrected. I am not moving the amendment since it is being incorporated.

HON. DEPUTY SPEAKER: The question is:

Page 5, *for lines 24 to 52, substitute*â€"

"6. National Waterway 6 *Aai River:*

Upstream of Bridge at Adalguri No. 3 at

Lat 26Â° 33'32"N, Lon 90Â°34'01"E to

confluence with Brahmaputra river at Lat

26Â°12'50"N, Lon 90Â°36'24"E (4.7 km

upstream of Narnarayan Setu at Jogighopa).

7. National Waterway 7 *Ajoy (Ajay) river:*

Bridge on Morgram-Panagarh State

Highway No. 14 at Illambazar Lat

23Â°36'56"N, Lon 87Â°31'58"E to confluence

of river Ajoy with river Bhagirathi at Lat

23Â°039'23"N, Lon 88Â° 07'57"E at Katwa.

8. National Waterway 8 *Alappuzha-Changanassery Canal:*

Boat jetty, Alappuzha at Lat 9Â°30Â°3"N, Lon 76Â°20'37"E to Changanassery Jetty at Lat 9Â°26'42"N, Lon 76Â°31'42"E.

9. National Waterway 9 *Alappuzha-Kotayam-Athirampuzha Canal:*

Boat jetty, Alappuzha at Lat 9Â°30'03"N, Lon 76Â°20'37"E to Athirampuzha market lat 9Â°40'04"N, Lon 76Â°31'54"E.

10. National Waterway 10 *Amba River:*

Arabian Sea, Dharamtaar creek near village Revas at Lat 18Â°50'15"N, Lon 72Â°56'31"E to a Bridge near Nagothane ST Stand at Lat 18Â°32'20"N, Lon 73Â°8'0"E.". (14)

The motion was adopted.

HON. DEPUTY SPEAKER: All right, he is not moving. The hon. Minister to move Amendment Nos. 15 to 20.

SHRI NITIN GADKARI :Sir, I beg to move:-

Amendments made:

Page 6, *for* lines 2 to 44, *substituteâ€"*

"11. National *Arunawati Aran river System:*

Waterway 11 Bridge on State Highway No. 211 at Lat 20Â°13'33"N, Lon 77Â°33'23E to confluence of Arunawati and Aran rivers near Ratnapur village at Lat 19Â°59'31"N, Lon 78Â°09'38"E to confluence of Aran and Penganga rivers near Chimata village at Lat 19Â°54'08"N, Lon 78Â°012'36"E.

12. National *Asi River:*

Waterway 12 Ganga river confluence at Assi Ghat, Varanasi at Lat 25Â°17'19"N, Lon 83Â° 0'25"E to near Newada, Varanasi at Lat 25Â° 16'37"N, Lon 82Â° 58'18"E.

13. National *AVM Canal:*

Waterway 13 Poovar Beach at Lat 8Â°18'30"N, Lon 77Â°04'45"E to Erayumanthurai Bus Stop at Lat 8Â°14'54"N, Lon 77Â°09"'34"E.

14. National *Baitarni River:*

Waterway 14 Dattapur village at Lat 20Â°51'45"N, Lon
86Â° 33'30"E to confluence with Dhamra
river near Laxmiprasad Dia at Lat
20Â°45'13'N, Lon 86Â° 49'15"E.

15. National *Bakreswar Mayurakshi River System:*

Wateryway 15 Bakreswar river from Nil Nirjan Dam at Lat
23Â°49'31"N, Lon 87Â° 24'59"E to confluence
of Bakreswar and Mayurakshi rivers near
Talgram village at Lat 23Â° 51'58"N, Lon
88Â°02'21"E.
Mayurakshi river from Talgram village to
confluence with Dwarka river near Dakshin
Hijal village at Lat 23Â° 58'22"N, Lon
88Â°09'21"E.

16. National *Barak River:*

Waterway 16 Lakhipur Ferry Ghat Lat 24Â°47'18"N, Lon
93Â°01'16"E to Tuker Gram Lat 24Â°52'34"N,
Lon 92Â°92'21E.

17. National *Beas River:*

Waterway 17 Talwara Barrage at Lat 31Â°57'22"N, Lon
75Â°53'37"E to confluence of Beas and
Sutlej rivers near Harike at Lat 31Â°09'09"N,
Lon 74Â°58'08"E.

18. National *Beki River:*

Waterway 18 Elenagamari Lat 26Â°38'37"N, Lon
90Â°59'02"E to Bramaputa confluence at Lat
26Â°14'24"N, Lon 90Â°47'21"E.".

(15)

Page 7, *for* lines 2 to 44, *substituteâ€"*

"19. National *Betwa River:*

Waterway 19 Rirwa Buzurg Dariya at lat 25Â°54'17"N, Lon
79Â°45'06E to confluence of Betwa and
Yamuna rivers near Merapur Daria village
at Lat 25Â°55'11"N, Lon 80Â°13'08"E.

20. National *Bhavani River:*

Waterway 20 Bhavani Sagar Dam, Sathyamangalam at Lat 11Â°28'16"N, Lon 77Â°06'49"E to confluence of Bhavani and Kaveri rivers at Kaveri river bridge on Salem-Coimbatore Highway"National Highway-47 Lat 11Â°25'54"N, Lon 77Â°41'02E.

21. National *Bheema River:*

Waterway 21 Barrage (approz 1 km from Hippargi village) at Lat 17Â°09'05"N, Lon 76Â°46'34"E to confluence of Bheema and Krishna rivers at Gundloor Lat 16Â°24'28"N, Lon 77Â°17'13"E.

22. National *Birupa Badi Genguti Brahmani River*

Waterway 22 *System:*

Birupa Barrage at Choudwar at Lat 20Â°30'49"N, Lon 85Â°55'20"E to Confluence of Birupa and Brahmani rivers near Upperkai Pada village at Lat 20Â°37'36"N, Lon 86Â°24'19"E including alternative route from, Samaspur village Lat 20Â°35'41"N, Lon 86Â°06'32"E to near Kharagpur village Lat 20Â°38' 28"N, Lon 86Â°17'32"E. Bramani river fom confluence of Birupa and Brhmani rivers near Upperkai Pada village at Lat 20Â°37'36"N, Lon 86Â°24'19"E to Bramani river at Katana Lat 20Â°39'26"N, Lon 86Â°44'53"E.

23. National *Budha Balanga River:*

Waterway 23 Barrage (approx 300m from Patalipura village) at Lat 21Â°38'13"N, Lon 86Â°50'53"E to conlfuence of Budha Balanga river with Bay at Bengal at Chandipur Fishing Port Lat 21Â°28'12"N, Lon 87Â°04'12"E.

24. National *Chambal River:*

Waterway 24 Chambal road bridge on National Highway-92 Lat 26Â°41'56"N, Lon

78Â°56'09"E to conlufence of Chambal and Yamuna rivers at Charakpura village Lat 26Â°29'30"N, Lon 79Â°15 '01"E.". (16)

Page 8, *for* lines 2 to 44, *substituteâ€"*

"25. National *Chapora River:*

Waterway 25 Bride at State Highway No. 124 (1Km from Maneri village) Lat 15Â°'42'47"N. Lon 73Â°57'23"E to Confluence of Chapora river with Arabian Sea at Morjim Lat 15Â°36'33"N, Lon 73Â°44'01"E.

26. National *Chenab River:*

Waterway 26 Chenab road bridge at Lat 33Â°05'07"N, Lon 74Â°48'06"E to Bridge near Bhardakalan at Lat 32Â°48'12"N, Lon 74Â°34'53"E.

27. National *Cumberjua River:*

Waterway 27 Confluence of Cumberjua and Zuvari rivers near Cortalim ferry terminal Lat 15Â°24'40"N, Lon 73Â°54'48"E to confluence of Cumberjua and Mandovi rivers near Sao Martias Vidhan Parishad Lat 15Â°31'26"N, Lon 73Â°55'34"E.

28. National *Dabhol Creek Vashishti River:*

Waterway 28 Arabian Sea at Dabhol Lat 17Â°34'51"N, Lon 73Â°09'18"E to bridge at Pedhe Lat 17Â°32"39"N, Lon 73Â°30'36"E.

29. National *Damodar River:*

Waterway 29 Krishak Setu, Bardhman on State Highway No. 8 at Lat 23Â°12'40"N, Lon 87Â°50'54"E to confluence with Hooghly river near Purbha Basudebpur at Lat 22Â°21'01"N, Lon 88Â°05'19"E.

30. National *Dehing River:*

Waterway 30 Rail Bridge at Merbil Majuli No. 1 Lat 27Â°19'25"N, Lon 95Â°18'45"E to confluence of Dehing and Brahmaputra rivers near village Lachan at Lat 27Â°15'10"N, Lon 94Â°40'01"E.

31. National *Dhansiri/Chathe River:*

Waterway 31 Bridge near Morongi T.E. village Lat 26Â°24'41"N, Lon 93Â°53'47"E to Numaligarh Lat 26Â°42'01"N, Lon 93Â°35'15"E.

32. National *Dikhu River:*

Waterway 32 Bridge at Nazira on State Highway No 1 Lat 26Â°55'18"N, Lon 94Â°44'27"E to confluence of Dikhu and Brahmaputra rivers at Lat 26Â°59'58"N, Lon 94Â°27'42"E.".

Page 9, *for* lines 2 to 45, *Substituteâ€"*

"33. National *Doyans River:*

Waterway 33 Bridge near Sialmari Lat 26Â°10'47"N, Lon 93Â°59'10"E to confluence of Doyans and Subansiri rivers at Lat 26Â°26'53"N, Lon 93Â°57'12"E.

34. National *DVC Canal:*

Waterway 34 Durgapur Barrage Lat 23Â°28'47"N, Lon 87Â°18'19"E to confluence point of DVC canal with Hoogly river near Tribeni Lat 23Â°0'31"N, Lon 88Â°24'55"E.

35. National *Dwarakeswar River:*

Waterway 35 Bridge near Abantika Lat 23Â°06'55"N, Lon 87Â°18'47"E to confluence of Dwarakeswar and Silai rivers at Pratappur Lat 22Â°40'17"N, Lon 87Â°46'43"E.

36. National *Dwarka River:*

Waterway 36 Bridge at Tarapith at Lat 24Â°06'58"N, Lon 87Â°47'51"E to confluence with Bhagirathi river near Maugram village at Lat 23Â°43'53"N, Lon 88Â°10'51"E.

37. National *Gandak River:*

Waterway 37 Bhaisaslotal Barrage near Triveni Ghat at

Lat 27Â°26'22"N, Lon 83Â°54'24"E to Gandak and Ganga rivers confluence at Hajipur Lat 25 39Â°18'"N, Lon 85Â°10'28"E.

38. National *Gangadhar River:*

Waterway 38 Pakriguri Bridge on National Highwayâ€" 31C at Lat 26Â°27'30"N, Lon 89Â°51'25"E to Bangladesh Border at Binnachara Point III Lat 26Â°0'32"N, Lon 89Â°49'57"E.

39. National *Ganol River:*

Waterway 39 Bangladesh Border at Mankachar Lat 25Â°31'47"N, Lon 89Â°51'24"E to bridge near Dolbari at Lat 25Â°34'20"N, Lon 90Â°03'46"E.

40. National *Ghaghra River:*

Waterway 40 Faizabad at Lat 26Â°47'51"N, Lon 82Â°06'46"E to Ghaghra and Ganga river confluence at Manjhi Ghat Lat 25Â°44'13"N, Lon 84Â°42'03"E.

41. National *Ghataprabha River:*

Waterway 41 Barrage near Malali Lat 16Â°20'01"N, Lon 75Â°11'23"E to confluence with river Krishna at Chicksangam Lat 16Â°20'13"N, Lon 75Â°47'54"E.".

(18)

Page 10, *for* lines 2 to 45, *substituteâ€"*

"42. National *Gomti River:*

Waterway 42 Bara Imambara, Lucknow Lat 26Â°52'21"N, Lon 80Â°54'58"E to confluence of Gomti with river Ganga Lat 25Â°30'31"N, Lon 83Â°10'17"E.

43. National *Gurupur River:*

Waterway 43 Confluence of Netravathi river at Lat 12Â°50'44"N, Lon 74Â°49'45"E to confluence of Mangalore Port Bridge at Lat 12Â°55'35"N, Lon 74Â°49'37"E.

44. National *Ichamati River:*

Waterway 44 Bridge on Border Main Road at Gobra near Bangladesh Border at Lat 22Â°53'50"N, Lon 88Â°53'49"E to near Bangladesh Border at Bansjhari Mallikpur Lat 22Â°39'07"N, Lon 88Â°55'35"E.

45. National *Indira Gandhi Canal:*

Waterway 45 Harike Barrage at Lat 31Â°08'33"N, Lon 74Â°56'57"E to near Mohangarh Lat 27Â°18'37"N, Lon 71Â°09'10"E.

46. National *Indus River:*

Waterway 46 Bridge on highway at Upshi village Lat 33Â°49'43"N, Lon 77Â°48'56"E to Bridge on Shey-Chuchol road near Shey village Lat 34Â°03'35"N, Lon 77Â°38'33"E.

47. National *Jalangi River:*

Waterway 47 Bridge on State Highway No. 14 near Plashipara at Lat 23Â°47'47"N, Lon 88Â°27'09"E to confluence of Jalangi with Hooghly/Bhagirathi rivers at Nabadwip Lat 23Â°24'39"N, Lon 88Â°22'48"E.

48. National *Jawai-Luni Rivers and Rann of Kutch:*

Waterway 48 Jawai river from Jalore at Lat 25Â°20'37"N, Lon 72Â°41'09"E to Luni river near Gandhav village to Rann of Kutchh at Lat 23Â°32'54"N, Lon 68Â°22'27"E.

49. National *Jhelum River:*

Waterway 49 Bridge on highway at Lat 33Â°49'26"N, Lon 75Â°03'50"E to Wuler lake, Srinagar at Lat 34Â°21'37"N, Lon 74Â°36'36"E.".

(19)

Page 11, *for* lines 2 to 47, *substitute*â€"

"50. National *Jinjiram River:*

Waterway 50 Confluence with Brahmaputra river at Tummi Lat 25Â°51'51"N, Lon 89Â°58'57"E to Fulerchar Point. III at Brahmaputra river Lat 25Â°44'15"N, Lon 89Â°52'53"E.

51. National *Kabini River:*

Waterway 51 Kabini Dam Lat 11Â°58'25"N, Lon 76Â°21'10"E to Beeramballi at Lat 11Â°56'10"N, Lon 76Â°14'18"E.

52. National *Kali River:*

Waterway 52 Kodasalli Dam Lat 14Â°55'08"N, Lon 74Â°32'07"E to confluence of Kali river with Arabian Sea near Sadashivgad bridge at lat 14Â°50'31"N, Lon 74Â°07'21"E.

53. National *Kalyan-Thane-Mumbai Waterway, Vasai*

Waterway 53 *Creek and Ulhas River:* Arabian Sea at Navi Mumbai Lat 18Â°55'50"N, Lon 72Â°53'22"E via Ulhas river to bridge on State Highway No. 76 near Malegaon T. Waredi Lat 19Â°02'38"N, Lon 73Â°19'54"E;

Bridge on Kalyan-Badlapur road near Kalyan railway yard at Kalyan Lat 19Â°14'06"N, Lon 73Â°08'49"E to Kalyan Lat 19Â°15'35"N, Lon 73Â°09'28"E; Vasai Creek from Lat 19Â°18'54"N to Lon 72Â°47'30"E to Kasheli at Lat 19Â°13'23"N, Lon 73Â°0'21"E.

54. National *Karamnasa River:*

Waterway 54 Bridge at Kakarait Lat 25Â°18'11"N, Lon 83Â°31'38"E to confluence of Karamnasa and Ganga rivers at Kutubpur Lat 25Â°31'06"N, Lon 83Â°52'47"E.

55. National *Kaveri Kollidam River:*

Waterway 55 Uratchikottai Barrage at Lat 11Â°29'03"N, Lon 77Â°42'14"E to confluence of river

Kollidam with Bay of Bengal at Pazhaiyar Lat 11Â°21'38"N, Lon 79Â°49'53"E.

56. National *Kherkai River:*

Waterway 56 Dam near Gangia village at Lat 22Â°45'12"N, Lon 86Â°05'09"E to confluence with Subarnrekha river at Jamshedpur Lat 22Â°50'13"N, Lon 86Â°09'37"E.

57. National *Kopili River:*

Waterway 57 Bridge at Banthai Gaon Tinali Bus Stop at Lat 26Â°10'41"N, Lon 92Â°13'05"E to confluence with Brahmaputra river at Chandrapur No. 2 Lat 26Â°15'07"N, Lon 91Â°56'49"E.".

(Shri Nitin Gadkari)

HON. DEPUTY SPEAKER: The hon. Minister to move Amendment No. 21.

SHRI NITIN GADKARI: I beg to move:

Page 12, *for* lines 2 to 43, *substituteâ€"*

"58. National *Kosi River:*

Waterway 58 Kosi Barrage at Hanuman Nagar Lat 26Â°31'40"N, Lon 86Â°55'29"E to Confluence of Kosi with Ganga river at Kursela Lat 25Â°24'40"N, Lon 87Â°15'14"E.

59. National *Kottayam-Vaikom Canal:*

Waterway 59 Kottayam, near Kodimatha at Lat 9Â°34'39"N, Lon 76Â°31'08"E to Vechoor joining National Waterway No. 3 at Lat 9Â°40'0"N, Lon 76Â°24'11"E.

60. National *Kumari River:*

Waterway 60 Dam near Amruhasa village at Lat 23Â°06'37"N, Lon 86Â°15'51"E to Mukutmanipur Dam at Chada Lat 22Â°57'18"N, Lon 86Â°44'43"E.

61. National *Kynshi River:*

Waterway 61 Bangladesh Border near Mawpyllum Lat
25Â°12'07"N, Lon 91Â°15'21"E to bridge on
Nonghyllam-Maweit road at Lat
25Â°19'35"N, Lon 91Â°04'07"E.

62. National *Lohit River:*

Waterway 62 Parasuram Kund at 27Â°52'40"N, Lon
96Â°21'40"E to Saikhowa Ghat, Sadiya
Sadiya Lat 27Â°47'49"N, Lon 95Â°38'14"E.

63. National *Luni River:*

Waterway 63 Dam at Jaswantpura Lat 26Â°13'35"N, Lon
73Â°41'20"E to Barrage near Malipura Lat
24Â°57'04"N, Lon 71Â°38'02"E.

64. National *Mahanadi River:*

Waterway 64 Sambalpur Barrage at Lat 21Â°27'34"N, Lon
83Â°57'50"E to Paradip at Lat 20Â°19'38"N,
Lon 86Â°40'17"E.

65. National *Mahananda River:*

Waterway 65 Bridge near Gosaipur at Lat 25Â°26'41"N,
Lon 88Â°05'26"E to Bangaldesh Border near
Adampur at Lat 24Â°57'17"N, Lon
88Â°10'59"E.

66. National *Mahi River:*

Waterway 66 Kadana Dam Lat 23Â°18'22"N, Lon
73Â°49'37"E to confluence with Gulf of
Khambhat near Kavi railway station Lat
22Â°10'35"N, Lon 72Â°30'36"E.". (21)

HON. DEPUTY SPEAKER: Shri N.K. Premachandran, are you moving your amendment No. 28 to the Schedule?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Sir, I am not moving my amendment.

HON. DEPUTY SPEAKER: The question is:

Page 12, *for* lines 2 to 43, *substituteâ€"*

"58. National *Kosi River:*

Waterway 58 Kosi Barrage at Hanuman Nagar Lat
26Â°31'40"N, Lon 86Â°55'29"E to Confluence
of Kosi with Ganga river at Kursela Lat
25Â°24'40"N, Lon 87Â°15'14"E.

59. National *Kottayam-Vaikom Canal:*

Waterway 59 Kottayam, near Kodimatha at Lat 9Â°34'39"N, Lon 76Â°31'08"E to Vechoor joining National Waterway No. 3 at Lat 9Â°40'0"N, Lon 76Â°24'11"E.

60. National *Kumari River:*

Waterway 60 Dam near Amruhasa village at Lat 23Â°06'37"N, Lon 86Â°15'51"E to Mukutmanipur Dam at Chada Lat 22Â°57'18"N, Lon 86Â°44'43"E.

61. National *Kynshi River:*

Waterway 61 Bangladesh Border near Mawpyllum Lat 25Â°12'07"N, Lon 91Â°15'21"E to bridge on Nonghyllam-Maweit road at Lat 25Â°19'35"N, Lon 91Â°04'07"E.

62. National *Lohit River:*

Waterway 62 Parasuram Kund at 27Â°52'40"N, Lon 96Â°21'40"E to Saikhowa Ghat, Sadiya Sadiya Lat 27Â°47'49"N, Lon 95Â°38'14"E.

63. National *Luni River:*

Waterway 63 Dam at Jaswantpura Lat 26Â°13'35"N, Lon 73Â°41'20"E to Barrage near Malipura Lat 24Â°57'04"N, Lon 71Â°38'02"E.

64. National *Mahanadi River:*

Waterway 64 Sambalpur Barrage at Lat 21Â°27'34"N, Lon 83Â°57'50"E to Paradip at Lat 20Â°19'38"N, Lon 86Â°40'17"E.

65. National *Mahananda River:*

Waterway 65 Bridge near Gosaipur at Lat 25Â°26'41"N, Lon 88Â°05'26"E to Bangaldesh Border near Adampur at Lat 24Â°57'17"N, Lon 88Â°10'59"E.

66. National *Mahi River:*

Waterway 66 Kadana Dam Lat 23Â°18'22"N, Lon
73Â°49'37"E to confluence with Gulf of
Khambhat near Kavi railway station Lat
22Â°10'35"N, Lon 72Â°30'36"E.". (21)

The motion was adopted.

HON. DEPUTY SPEAKER: The hon. Minister to move Amendment Nos. 22 to 26.

SHRI NITIN GADKARI :Sir, I beg to move:-

Amendments made:

Page 13, *for* lines 2 to 45, *substituteâ€"*

67. National *Malaprabha River:*

Waterway 67 Jakanuru at Lat 15Â°49'51"N, Lon
75Â°38'54"E to confluence with river
Krishna at Kudalasangama Lat 16Â°12'30"N,
Lon 76Â°04'16"E.

68. National *Mandovir River:*

Waterway 68 Bridge at Usgaon at Lat 15Â°26'42"N, Lon
74Â°03'12"E to confluence of Mandovi river
with Arabian Sea at Reis Magos Lat
15Â°28'32"N, Lon 73Â°46'46"E.

69. National *Manimutharu River:*

Waterway 69 Manimutharu Dam Lat 8Â°39'14"N, Lon
77Â°24'47"E to confluence with
Tramaraparani river near Aladiur Lat
8Â°41'03"N, Lon 77Â°26'07"E.

70. National *Manjara River:*

Waterway 70 Singur Dam at Lat 17Â°44'58"N, Lon
77Â°55'41"E to confluence with river
Godavari at Kandakurthi at Lat 18Â°49'07"N,
Lon 77Â°52'20"E.

71. National *Mapusa/Moide River:*

Waterway 71 Bridge on National Highway-17 at
Mapusa Lat 15Â°35'21"N, Lon 73Â°49'17"E
to confluence point of Mapusa and
Mandovi rivers at Porvorim Lat
15Â°30'20"N, Lon 73Â°50'42"E.

72. National *Nag River:*

Waterway 72 Bridge near NIT Colony, Nagpur Lat 21Â°06'17"N, Lon 79Â°06'03"E to confluence with river Kanhan near Sawangi village at Lat 21Â°05'38"N, Lon 79Â°27'54"E.

73. National *Narmada River:*

Waterway 73 Pandhariya at Lat 21Â°57'10"N, Lon 74Â°08'27"E to confluence to Narmada with Arabian Sea at Gulf of Khambhat Lat 21Â°38'27"N, Lon 27Â°33'28"E.

74. National *Netravathi River:*

Waterway 74 Netravathi Dam, Dharmsthala Lat 12Â°57'55"N, Lon 75Â°22'10"E to confluence with Arabian sea at Bengre Lat 12Â°50'43"N, Lon 74Â°49'29"E.".

(22)

Page 14, *for* lines 2 to 46, *substituteâ€"*

"75. National *Palar River:*

Waterway 75 Rail bridge at Virudampattu, Vellore at Lat 12Â°56'14"N, Lon 79Â°07'30"E to confluence with Bay of Bengal at Sadurangapattinam Lat 12Â°27'52"N, Lon 80Â°09'13"E.

76. National *Panchagangavali (Panchagangoli)*

Waterway 76 *River:*

Gangoli Port at Lat 13Â°38'01"N, Lon 74Â°40'08"E to Bridge at Badakere at Lat 13Â°44'50"N, Lon 74Â°39'15"E.

77. National *Pazhyar River:*

Waterway 77 Bridge near Veeranarayana Mangalam village at Lat 8Â°13'49"N, Lon 77Â°26'27"E to confluence with Arabian Sea at Manakudi at Lat 8Â°05'15"N, Lon 77Â°29'08"E.

78. National *Penganga Wardha River System:*

Waterway 78 Confluence of Aran and Penganga rivers near Chimata village at Lat 19Â°54'08"N, Lon 78Â°12'36"E to the confluence of Wardha and Pranahita rivers near Ravalli village at Lat 19Â°33'59"N, Lon 79Â°49'0"E.

79. National *Pennar River:*

Waterway 79 Penna Barrage, Pothireddypalem at Lat 14Â°28'08"N, Lon 79Â°59'09"E to confluence with Bay of Bengal near Kudithipalem at Lat 14Â°35'37"N, Lon 80Â°11'31"E.

80. National *Ponniyar River:*

Waterway 80 Sathanur Dam at Lat 12Â°11'0"N, Lon 78Â°51'01"E to Cuddalore at confluence of Bay of Bengal at Lat 11Â°46'22"N, Lon 79Â°47'42"E.

81. National *Punpun River:*

Waterway 81 Bridge on National Highway-83 near Pakri village Lat 25Â°29'50"N, Lon 85Â°06'19"E to confluence with river Ganga at Fatuha Lat 25Â°30'50"N, Lon 85Â°18'17"E.

82. National *Puthimari River:*

Waterway 82 Bridge on National Highway-31 near village Ghopla at Lat 26Â°22'01"N, Lon 91Â°39'11"E to confluence with Brahmaputra river near Bamunbori at Lat 26Â°15'28"N, Lon 91Â°20'35"E.".

Page 15, *for* lines 2 to 43, *substituteâ€"*

"83. National *Rajpuri Creek:*

Waterway 83 Arabian Sea at Rajpuri Lat 18Â°18'03"N, Lon 72Â°56'43"E to Mhasala at Lat 18Â°08'15", Lon 73Â°06'45"E.

84. National *Ravi River:*

Waterway 84 Dam at Gandhiar Lat 32Â°35'51"N, Lon 75Â°59'05"E to Ranjeet Sagar Dam at Basoli Lat 32Â°26'36"N, Lon 75Â°43'45"E.

85. National *Revandanda Creek Kundalika River*

Waterway 85 *System:*

Arabian Sea at Revadanda Lat 18Â°32'20"N, Lon 72Â°55'33"E to bridge on Roha-Astami Road near Roha Nagar Lat 18Â°26'32"N, Lon 73Â°07'11"E.

86. National *Rupnarayan River:*

Waterway 86 Confluence of Dwarakeswar and Silai rivers at Pratappur Lat 22Â°40'17"N, Lon 87Â°46'43"E to confluence with Hooghly river at Geonkhali Lat 22Â°12'42"N, Lon 88Â°03'14"E.

87. National *Sabarmati River:*

Waterway 87 Barrage near Sadoliya Lat 23Â°26'50"N, Lon 72Â°48'35"E to confluence with Gulf of Khambhat near Khambhat Lat 22Â°09'18"N, Lon 72Â°27'28"E.

88. National *Sal River:*

Waterway 88 Orlim Deusa Bridge Lat 15Â°13'11"N, Lon 73Â°57'30"E to confluence with Arabian Sea at Mobor Lat 15Â°08'32"N, Lon73Â°57'0"E.

89. National *Savitri River (Bankot Creek):*

Waterway 89 Bridge near Sape at Lat 18Â°05'54"N, Lon 73Â°20'09"E to Arabian Sea at Bankot Lat 17Â°58'47"N, Lon 73Â°01'45"E.

90. National *Sharavati River:*

Waterway 90 Honnavar Port Sea Mouth at Lat 14Â°17'56"N, Lon 74Â°25'27E to link at highway at Gersoppa Lat 14Â°14'15"N, Lon 74Â°39'06"E.

91. National *Shastri River Jaigad Creek:*

Waterway 91 Sangmeshwar at Lat 17Â°11'16"N, Lon 73Â°33'03"E to confluence with Arabian Sea at Jaigad Lat 17Â°19'12"N, Lon 73Â°12'39"E.". (24)

Page 16, *for* lines 2 to 44, *substituteâ€"*

"92. National *Silabati River:*

Waterway 92 Barrage near Shimulia village at Lat 22Â°34'53" N, Lon 87Â°38'31"E to confluence of Dwarakeswar and Silai rivers at Pratappur Lat 22Â°40'17"N, Lon 87Â°46'43"E.

93. National *Simsang River:*

Waterway 93 Bangladesh Border at Lat 25Â°11'05"N, Lon 90Â°39'25"E to bridge on National Highway-62 near Nongalbibra Lat 25Â°27'20"N, Lon 90Â°42'22"E.

94. National *Sone River:*

Waterway 94 Sone Barrage near Dehri at Lat 24Â°50'14" N, Lon 84Â°08'03"E to confluence of Sone and Ganga rivers at Lat 25Â°42'15"N, Lon 84Â°52'02"E.

95. National *Subansiri River:*

Waterway 95 Gerukamukh Lat 27Â°27'03" N, Lon 94Â°15'16"E to Brahmaputra confluence of Lat 26Â°52'25"N, Lon 93Â°54'31"E.

96. National *Subarnrekha River:*

Waterway 96 Chandil Dam at Lat 22Â°58'29" N, Lon 86Â°01'14"E to confluence with Bay of Bengal at Lat 21Â°33'29"N, Lon 87Â°22'59"E.

97. National *Sunderbans Waterways:*

Waterway 97 (i) Namkhana at Lat 21Â°45'46" N, Lon 88Â°13'06"E to Athara Banki Khal Lat 21Â°56'57"N, Lon 89Â°05'32"E;

(ii) *Bidya River:* Lot No. 124 at Lat 21Â°54'43" N, Lon 88Â°41'08"E to near Uttar Danga at Lat 22Â°11'48"N, Lon 88Â°51'55"E;

(iii) *Chhota Kalagachi(Chhoto Kalergachi) River:* Near Rajani ferry ghat Lat 22Â°19'57" N, Lon 88Â°54'21"E to near Nazat at Lat 22Â°26'05"N, Lon 88Â°50'12"E;

(iv) *Gomar River:* Near Ramkrishnapur Lat 22Â°11'53" N, Lon 88Â°44'42"E to near Gosaba Kheya ghat at Lat 22Â°10'05"N, Lon 88Â°47'37"E;

(v) *Haribhanga River:* Bangladesh Border Lat 21Â°53'19" N, Lon 89Â°01'24"E to confluence with Jhila river at Lat 21Â°58'18"N, Lon 88Â°55'08"E;

(vi) *Hogla(Holgal)-Pathankhali River:* Near Parandar Lat 22Â°12'22" N, Lon 88Â°40'43"E to near Sandeshkhai Ferry Ghatat Lat 22Â°21'12"N, Lon 88Â°52'48"E;

(vii) *Kalinadi (Kalandi) River:* Bangladesh Border at Hingalganj Lat 22Â°28'08" N, Lon 88Â°59'46"E to Bangladesh Border near Khosbash at Lat 22Â°24'41"N, Lon 88Â°58'21"E;

(viii) *Katakhali River:* Bangladesh Border near Barunhat Lat 22Â°30'31" N, Lon 88Â°58'25"E to Lebukhali ferry at Lat 22Â°21'45"N, Lon 88Â°57'30"E;

(ix) *Matla River:* Bay of Bengal at Lat 21Â°33'04" N, Lon 88Â°38'26"E to Canning ferry ghat at Lat 22Â°18'39"N, Lon 89Â°40'43"E;

(x) *Muri Ganga (Baratala) River:* Bay of

Bengal near Bisalakshmipur Lat 21Â°37'52" N, Lon 88Â°10'0"E to near Kakdwip at Lat 21Â°52'17"N, Lon 88Â°09'08"E;

(xi) *Raimangal River:* Hemnagar at Lat 22Â°11'41" N, Lon 88Â°58'01"E to Rajnagar at Lat 22Â°33'57"N, Lon 88Â°56'17"E;

(xii) *Sahibkhali (Sahebkkali) River:* Near Ramapur Lat 22Â°17'52" N, Lon 88Â°56'35"E to Bangladesh Border near Khosbash at Lat 22Â°24'41"N, Lon 88Â°58'21"E;

(xiii) *Saptamukhi River:* Bay of Bengal at Henry Island Lat 21Â°34'57" N, Lon 88Â°19'08"E to near Chintamanipur at Lat 21Â°51'14"N, Lon 88Â°18'41"E;

(xiv) *Thakurran River:* Bay of Bengal at Lat 21Â°33'32" N, Lon 88Â°27'45"E to Madhabpur at Lat 22Â°02'52"N, Lon 88Â°33'28"E;

98. National *Sutlej River:*

Waterway 98 Sunni Road Bridge at Lat 31Â°14'45" N, Lon 77Â°07'34"E to Harike Dam at Lat 31Â°08'33"N, Lon 74Â°56'57"E.

99. National *Tamaraparani River:*

Waterway 99 Sulochana Mudalir bridge, Tirunelveli Lat 8Â°43'43" N, Lon 77Â°42'54"E to confluence with Bay of Bengal near Punnaikayal at Lat 8Â°38'25"N, Lon 78Â°07'38"E. (25)

page 17, *for* lines 2 to 43, *substiuteâ€"*

"100. National *Tapi River:*

Waterway 100 Hatnur Dam Near Mangalwadi Lat 21Â°04'22"N, Lon75Â°56'45"E to Gulf of Khambhat (Arabian Sea) at Lat 21Â°02'16"N, Lon 72Â°39'30"E.

101. National *Tizu and Zungki Rivers:*

Waterway 101 Longmatra at Lat 25Â°46'12"N, Lon 94Â°44'35"E to Avanghku at Myanmar border Lat 25Â°35'03"N, Lon 94Â°53'06"E and in Zungki river from bridge at Lat 25Â°48'26"N, Lon 94Â°46'36"E to confluence of Zungki and Tizu rivers at Lat 25Â°46'58"N, Lon 94Â°45'21"E.

102. National *Tlwang (Dhaleswari River):*

Waterway 102 Khamrang near National Highway-54 Lat 23Â°55'22"N, Lon 92Â°39'08"E to Bridge on National Highway-154 at Gharmura Lat 24Â°17'19"N, Lon 92Â°31'0"E.

103. National *Tons River:*

Waterway 103 Bridge on National Highway-27 near Chakghat at Lat 25Â°02'05"N, Lon 81Â°43'45"E to Ganga confluence at Sirsa Lat 25Â°16'32"N, Lon 82Â°05'0"E.

104. National *Tungabhadra River:*

Waterway 104 Bridge on State Highway No. 29 near Chikka Jantakal village at Lat 15Â°24'33"N, Lon 76Â°35'13"E to confluence with river Krishna near village Murva Konda at Lat 15Â°57'20"N, Lon 78Â°14'30"E.

105. National *Udayavara River:*

Waterway 105 Arabian Sea Mouth at Malpe Lat 13Â°20'57"N, Lon 74Â°41'28"E to Bridge near Manipura Lat 13Â°17'33"N, Lon 74Â°46'26"E.

106. National *Umngot (Dwaki) River:*

Waterway 106 Bangladesh Border near Larbamon Lat 25Â°11'07"N Lon 92Â°0'54"E to Nongryngkoh at Lat 25Â°19'05"N, Lon 92Â°02'20"E.

107. National *Vaigai River:*

Waterway 107 Barrage near Anai Patti at Lat 10Â°05'19"N,
Lon 75Â°51'10"E to Viragnoor Dam at Lat
9Â°53'52"N, Lon 78Â°10'34"E.

108. National *Varuna River:*

Waterway 108 Road bridge near Kuru at Lat 25Â°23'15"N,
Lon 82Â°44'07"E to Ganga confluence at
Saray Mohana, Varanasi Lat 25Â°19'45"N,
Lon 83Â°02'41"E.

109. National *Wainganga Pranahita River System:*

Waterway 109 Bridge near Chandapur village at Lat
20Â°0'30"N, Lon 79Â°47'08"E to confluence
of river Godavari at Kaleshwaram Lat
18Â°49'33"N, Lon 79Â°54'33"E.

110. National *Yamuna River:*

Waterway 110 Jagatpur (6km upstream of Wazirabad
Barrage) Delhi Lat 28Â°45'28"N, Lon
77Â°13'50"E to confluence of Yamuna and
Ganga rivers at Sangam, Allahabad at Lat
25Â°25'24"N, Lon 81Â°53'20"E.

111. National *Zuari River:*

Waterway 111 Sanvordem bridge Lat 15Â°16'15"N, Lon
74Â°07'11"E to Marmugao Port Lat
15Â°25'55"N, Lon 73Â°48'13"E."

National *Zuari River:*

Waterway 111 Sanvordem bridge Lat 15Â°16'15"N, Lon
74Â°07'11"E to Marmugao Port Lat
15Â°25'55"N, Lon 73Â°48'13"E." (26)

(Shri Nitin Gadkari)

HON. DEPUTY SPEAKER: The question is:

"That the Schedule, as amended, stand part of the Bill."

The motion was adopted.

The Schedule, as amended, was added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

18.00 hours

SHRI NITIN GADKARI: Sir, I beg to move:

"That the Bill, as amended, be passed."

HON. DEPUTY SPEAKER: Motion moved:

"That the Bill, as amended, be passed."

श्री निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : उपाध्यक्ष जी, मेरा एक स्पष्टीकरण है। अभी मंत्री जी ने लोक सभा में आश्वासन दिया है कि सारे माननीय सदस्य आगे भी जब-जब कहेंगे, तब-तब हम उनके लिए वाटरवेज़ बनाएंगे। लेकिन मैं देख रहा हूं कि सन् 1982 से लगातार किसी न किसी एक वाटरवेज़ के लिए इस संसद में कानून आता है और 1982 से आते-आते फाइनली 2015 में 101 वाटरवेज़ बनाए हैं।

मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि आप लोक सभा से, पार्लियामेंट से इजाजत ले लें कि जिस तरह से नेशनल हाईवे बनाने का अधिकार आपके पास है, उसी तरह से आपको वॉटर-वेज़ बनाने के लिए बार-बार आपको लोक सभा में न आना पड़े।

HON. DEPUTY SPEAKER: The question is:

"That the Bill, as amended, be passed."

The motion was adopted.

HON. DEPUTY SPEAKER: If the House agrees, we can extend the time till the 'Zero Hour' is over. I hope the House agrees.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

HON. DEPUTY SPEAKER: Okay, the time of the House is extended till the 'Zero Hour' is over.

Shri K. Ashok Kumar.